№ 28 (768)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

17 июля 2013 г.

Издается с 1998 г.

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач (окончание)

В Украине утверждена Стратегия развития морских портов до 2038 г.

Железнодорожники и зернотрейдеры обсудили вопросы взаимодействия

Проблемы и пути решения в агрологистическом комплексе Украины

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

Who we are?

PKP Broad Gauge Metallurgical Railway Line Ltd. is a company acting on the freight transport market offering complex services covering import, export and transit. PKP LHS is the only broad gauge railway line (1520 mm) on the territory of Poland and through the Ukrainian railway system has a direct access to railways of all CIS countries, The Trans-Siberian Railways and through Kazakhstan to China. The Polish section of the line begins in Hrubieszów and ends in Sławków, about 30 km from Katowice. E30 line is a natural extension of LHS line further heading to Western Europe. There is a possibility to connect the line with Ukrainian and Russian railway system and to create the Pan-European overland transport corridor- Europe-Asia.

We are open to New challenges

О нас

Общество ПКП Металлургическая Ширококолейная Дорога является фирмой, действующей в сфере грузоперевозок, оказывающей комплексные услуги в области перевозок товаров в импорте, экспорте и транзите. ПКП ЛХС является единственной на территории Польши магистралью 1520 мм и через украинскую железнодорожную систему 1520 мм - - ЛХС имеет непосредственный доступ к железным дорогам СНГ, Транссибирийской магистрали и через Казахстан в Китай. Польский отрезок начинается от польско-украинской границы в Хрубешове, а заканчивается в Славкове в 30 км от Катовиц. Линия Е30 является натуральным продолжением ЛХС на Западную Европу, что представляет возможность соединения с железнодорожными системами Украины и России, а также создание Пан-Европейского коридора наземного транспорта Европа-Азия.

Мы готовы к новым вызовам

Kontakt
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o.
22-400 Zamość
ul. Szczebrzeska 11
POLSKA
tel. +48 84 638 62 23
fax +48 84 638 52 36
www.lhs.com.pl
e-mail: info@pkp-lhs.pl

Форум Института Адама Смита

УКРАИНСКИЙ ФОРУМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 2013

15–16 октября 2013,
отель Интерконтиненталь,
Киев

Как создать механизмы по привлечению частного инвестора в транспортные инфраструктурные проекты в Украине

30+ докладчиков, включая:

Дмитрий Демидович
Заместитель министра, Министерство инфраструктуры Украины

Юрий Васьков
Начальник
Администрации морских портов Украины

Владимир Мезенцев
Генеральный директор
ООО «Лемтранс»

Илья Давыдов
Директор, долговые рынки капитала
Sberbank CIB

Евгений Прусенко
Глава
Укравтодор

Сергей Болоболин
Генеральный директор
Укрзалізниця

Сю Барретт
Директор по транспорту
ЕБРР

Антон Волов
Генеральный директор
Международный аэропорт «Борисполь»

Петер Гайковский
Председатель правления
Autostrada Wielkopolska SA

ОСОБЕННОСТИ ФОРУМА:

- Портовая реформа: концессия портов, первые результаты. Роль Государственной администрации портов Украины
- Основные элементы реформы государственных транспортных предприятий, «Укрзалізниці» и «Укравтодора»
- Анализ нового закона о концессии. Перспективы реализации в Украине проектов на основе ГЧП
- Какие источники финансирования инфраструктурных проектов имеются в наличии? Роль институциональных инвесторов
- Презентации ведущих промышленных групп страны и экспортно-ориентированных компаний с транспортными активами, их роль в процессах модернизации

** Внимание: скидка не действительна для лиц, уже зарегистрировавших своё участие в конференции и/или семинарах. Любая из скидок предоставляется только на момент регистрации и не может быть совмещена с другими предложениями по скидкам. Все скидки подлежат дополнительному рассмотрению при регистрации.*

СКИДКА 10%
Vip код: AS2253TJ*

Оганизатор: Adam Smith CONFERENCES

При поддержке: Министерство инфраструктуры Украины

КЛЮЧЕВЫЕ ДОКЛАДЧИКИ:

Александр Вилкул
Вице-премьер-министр Украины

Владимир Козак
Министр инфраструктуры Украины

СПОНСОРЫ:

LEMTRANS

Lavrynovych & Partners law firm

CLIFFORD CHANCE

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

CTS Centre for Transport Strategies

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК:

UIA

Tel: +44 20 7017 7444 Fax: +44 20 7017 7447 events@adamsmithconferences.com

www.infrastructureukraine.com

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 28 (768) 17 июля 2013 г.
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА

Автотранспорт и дороги 3
Авиация 8
Водный транспорт 13
Железнодорожный транспорт 18

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Международное сотрудничество 26
Официальная часть 27
Государственное регулирование 37
Отраслевое регулирование 39
- Автомобильный транспорт 39
- Водный транспорт 40
- Железнодорожный транспорт 42

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

Организация перевозок 44
- Автомобильный транспорт 44
- Авиационный транспорт 47
- Водный транспорт 48
- Железнодорожный транспорт 50

Топливо 50
Таможня 53

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач (окончание) 56
Проблемы и пути решения в агрологистическом комплексе Украины 68
Новый автомобильно-железнодорожный паром Vilnius Seaways начал работать на линии Ильичевск—Поти 70
Совершенствование транспортной инфраструктуры выведет Израиль в число лидеров транзитных перевозок на Среднем востоке 71

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф. 167
Тел.: (044) 503-63-73
Заказ № 10814
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы
ул. Чехова, 53, офис 313
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10814. Наклад 1000 примірників.
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
м. Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2013 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

КМУ намерен ввести ограничения по обустройству парковок на тротуарах

КМУ разработал постановление "О внесении изменений в Правила парковки транспортных средств", целью которого является введение ограничений по обустройству субъектами мест и площадок для парковки транспортных средств на тротуарах и проезжей части улично-дорожной сети, сообщает пресс-служба Госавтоинспекции МВД Украины.

Принятие этого регуляторного акта урегулирует вопрос отвода субъектам хозяйствования мест и площадок для парковки транспортных средств на тротуарах и проезжей части.

"Во всем мире при температуре, превышающей оптимальный режим эксплуатации асфальта, проезд ограничивается. Но для этого на всей территории есть паркинги, где машины отстаиваются, а люди размещаются в нормальных условиях", — заявил президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АсМАП) Л. Костюченко.

Президент АсМАП заявил, что представители бизнеса устали ждать решения этой проблемы.

"Укравтодор" взял на себя обязательства построить около 60 стоянок.

"Укравтодор" получит возможность выпустить облигации под госгарантии

КМУ 11.07.2013 г. утвердил условия для выпуска облигаций Государственного агентства "Укравтодор" для привлечения дополнительных средств на строительство объектов дорожной инфраструктуры на сумму 5 млрд грн. Соответствующие изменения внесены в постановление КМУ и вступят в силу после официального опубликования, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

"Укравтодором" совместно с Мининфраструктуры были подготовлены изменения в постановление КМУ, предусматривающие возможность осуществления заимствований путем выпуска "Укравтодором" облигаций на следующих условиях:

— общая номинальная стоимость — 5 млрд грн.;

— срок погашения — 7 лет;

— процентная ставка — 14,3% годовых.

"Укравтодор" проведет капремонт дороги Киев—Белая Церковь до 2015 г.

Государственное агентство автомобильных дорог "Укравтодор" намерено провести капремонт трассы Киев—Одесса на участке от Киева до Белой Церкви до конца 2014 г., сообщает *ЦТС*.

"Участок от Киева до Жашкова интенсивно разрушается. Она построена более 30 лет назад. Мы начинаем масштабные работы по капитальному ремонту дороги от Киева до Белой Церкви", — заявил глава "Укравтодора" Е. Прусенко.

По его словам, работы начнутся в июле т.г. и продлятся, согласно контракту с подрядчиком, в течение 18 мес. Выполнять их будет компания "Альтком" за кредитные средства ЕБРР и ЕИБ. Стоимость ремонта будет составлять примерно 16—17 млн грн. за 1 км.

"Киевавтодор" заказал услуги по ремонту дорог

Коммунальная корпорация "Киевавтодор" заказала услуги по капремонту дороги на общую сумму 47,766 млн грн., сообщает сайт госзакупок.

"Киевавтодор" на открытом аукционе заказал капитальный ремонт Железнодорожного шоссе в Печерском районе г. Киева в ООО "Ростдорстрой".

"Киевавтодор" не будет ремонтировать дороги в жару

Работники дорожных служб будут проводить ремонтные работы до 13:00 и после 17:00. КГГА выпустила рекомендации различным строительным и ремонтным предприятиям, где основная масса работ ведется вне помещений. Среди прочих к подобным предприятиям относится и "Киевавтодор" — администрация советует пойти по пути западных коллег и устроить своего рода "сиесту", дабы избежать работы в наиболее жаркие часы летом. Также аналогичный график рекомендуется строителям и сотрудникам шиномонтажа. Таким образом, основной объем ремонтных работ "Киевавтодор" будет проводить либо рано утром, либо ночью, сообщает *Auto.ria.u.*

Стоит отметить, что в странах Европы и СНГ нередка практика, когда все ремонтные работы проводятся исключительно поздно ночью, особенно если речь идет о крупных мегаполисах — подобный ход позволяет избежать крупных заторов, связанных с перекрытием полос из-за ремонта в часы пик.

В Киеве хотят реконструировать транспортный узел на пересечении пр. Победы с ул. Щербакова

Об этом говорится в соответствующем распоряжении КГГА от 1.07.2013 г.

Кроме того, город также намерен провести реконструкцию подъездов к путепроводу на пересечении с пр. Палладина и капремонт подземного перехода возле ст. м. "Святошин".

Заказчиком работ определена коммунальная корпорация "Киевавтодор", которой в свою очередь поручено определить генпроектную и генподрядную организации, обеспечить разработку проектно-сметной документации, провести ее экспертизу и утвердить.

Кроме того, поручено переутвердить рабочий проект "Реконструкция проспекта Победы" от 2012 г.

Финансирование работ будет осуществляться за счет программы соцэкономразвития Киева на 2013 г. и последующие годы, сообщает *Транспортный портал*.

Отремонтировать пр. Победы в Киеве планируют в 2014 г.

Реконструкцию проспекта Победы в Киеве при условии стабильного финансирования планируется завершить

в декабре 2014 г., сообщает пресс-служба КГГА.

С начала реконструкции проспекта Победы уже уложено 2 слоя асфальтобетонного покрытия на проезжей части на участке от кемпинга "Пролисок" до ул. Крамского. В целом работы выполнены на площади 75 тыс. кв. м.

Кроме того, продолжаются работы по капитальному ремонту 8 подземных пешеходных переходов и обустройству тротуаров и велодорожек.

Вместе с тем проводятся подготовительные работы для укладки асфальтобетонного покрытия проезжей части на участке от ул. Крамского до ст. м. "Святошин".

Качество выполненных работ контролирует технический надзор заказчика, независимая лаборатория КГГА, а при необходимости привлекаются специалисты Национального транспортного университета. Качество асфальтобетонной смеси контролирует лаборатория завода-производителя.

В Киеве Привокзальную площадь сделают платной

Киевские власти затеяли тотальную перестройку на Привокзальной площади. После окончания работ этой осенью территория станет почти режимной с контрольно-пропускным пунктом.

"Мы выделим каждому виду транспорта свою линию: для такси, для коммунального транспорта и маршруток и общего пользования. Как в Европе", — заявил замглавы КГГА Михаил Костюк.

Площадь станет автономной территорией, на въезде появится КПП с устройствами, фиксирующими время въезда и выезда. Бесплатно пропустят только тех, кто привозит пассажиров на поезд — на полчаса.

Эксперт по перевозкам Богдан Аганин заявил, что если не уберут с площади нелегалов, то проблему вокзала ничто не решит. В мэрии считают, что с ними должны бороться налоговая и транспортная инспекция, сообщают *Вести.*

На улице Верхний Вал в Киеве отремонтировали 7 тыс. кв. м дорожного покрытия

В рамках реализации Плана текущего ремонта объектов улично-дорожной сети города Киева на 2013 г. коммунальная корпорация "Киевавтодор" выполняет работы по текущему (среднему) ремонту дорожного покрытия на улице Верхний Вал, сообщает пресс-служба КГГА.

Так, в течение двух дней 3 ремонтно-строительные бригады в составе 18 человек выполняли работы по устройству около 300 м выравнивающего нижнего слоя и укладку верхнего слоя из полимерно-модифицированного асфальтобетонного покрытия. Всего было заменено 7 тыс. м кв. старого покрытия.

Служба автодорог Донецкой обл. заключила соглашение на ремонт дороги

Служба автодорог в Донецкой обл. по результатам тендера заключила соглашение с ООО "Дорожное строительство "Альтком" на текущий средний ремонт автодороги Волноваха—Тельманово. Общая стоимость сделок составила 109,06 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

В целом должны отремонтировать 16,5 км дороги, говорится об отрезке км 16+700—33+200, между Андреевкой и Гранитным. К концу 2014 г. за счет госбюджета здесь должны заменить асфальтобетонное покрытие дороги.

Улицы Симферополя отремонтируют

Республиканский комитет Автономной Республики Крым по строительству и архитектуре заказал фирме "Юг Элита 2012" ремонт улиц в Симферополе на 5,47 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

"Юг Элита 2012" выиграла 2 тендера. Первый — на текущий ремонт улиц Ковильной, Бориса Хохлова, Красноармейской, проездов 2 Петровского, Турбазовского и переул. Листяногой за 1,6 млн грн. Второй тендер — на капремонт просп. Вернадского за 3,89 млн грн.

Проезд по Замковому мосту в Каменец-Подольском станет платным

На Замковом мосту в Каменец-Подольском в настоящее время завершается установка новой пропускной системы. Стоимость проезда составит 5 грн. Расчет можно будет проводить наличными, а также с помощью спецкарт, льгот за проезд не будет ни у кого. Сэкономить можно будет только на покупке карт на полгода или год — чем более длительный срок действия карточки, тем дешевле будет проезд, сообщает *Doroga.ua.*

Заработанные на этом деньги уже распланированы. Главное — ремонт Старого города, особенно Ветряной брамы, на который средств в бюджете нет. Другая часть будет направлена на льготные перевозки.

На реконструкцию федеральных трасс в Калининградской обл. выделят средства

В ходе деловой встречи руководителя Федерального дорожного агентства РФ Р. Старовойта и губернатора Калининградской обл. Н. Цуканова достигнута договоренность о том, что к 2018 г. в самом западном регионе России будет создана опорная сеть автодорог международного класса, а также проведен ремонт федеральных трасс А-229 Калининград—Черняховск—Нестеров и А-216 Гвардейск—Неман.

Также одной из ключевых тем обсуждения стали вопросы передачи автодорог области в федеральную собственность. По словам Р. Старовойта, на передачу одного из участков трассы (Калининград—Зеленоградск с подъездом к аэропорту "Храброво" общей протяженностью 26,7 км) все документы уже готовы: они были представлены в Федеральное дорожное агентство и теперь направлены в Министерство транспорта РФ.

Для другой очереди Приморского кольца в настоящее время продолжается оформление земельных участков. Р. Старовойт заявил, что после того, как процедура будет проведена, документы будут направлены без задержки "Росавтодором" в Минтранс для прохождения процедуры.

Еще одним важным вопросом стало финансирование продолжения строительства Приморского кольца в направлении Балтийска. Проектно-сметная документация уже подготовлена, однако, как заявил губернатор Н. Цуканов, необходимо взвесить возможности федерального и регионального бюджетов и определить приоритеты в строительстве, сообщает пресс-служба "Росавтодора".

В РФ началось строительство нового моста для грузовиков на границе с Литвой

Началось строительство нового моста через р. Неман, который свяжет Россию и Литву. Он будет использоваться в основном для грузовых транспортных средств, которые в настоящее время идут в общем потоке.

Окончить строительство планируется к 2014 г. Этот мост будет располагаться на расстоянии примерно одного километра от нынешнего пограничного перехода через мост королевы Луизы (пограничный автомобильный мост через реку Неман, соединяющий Советск (Калининградская область Российской Федерации) и Панемуне (Литва)). Рядом с данным объектом будет не только пункт пропуска, но и таможенный терминал для удобства перевозчиков. Этот мост через Неман должен помочь справиться с потоком грузового транспорта через город Советск, сообщает пресс-служба БАМАПа.

Финансирование проекта осуществляется на 100% российской стороной из бюджетных средств. По предварительным подсчетам, стоимость строительства потребует вложения 400 млн руб. Однако Литва со своей стороны будет строить многокилометровую эстакаду.

"Росавтодор" построит в Московской обл. путепровод

К 2015 г. в районе Звездного городка в Московской обл. появится новый автомобильный путепровод. Это уже третий из девяти запланированных объектов в рамках программы по ликвидации пересечений автомобильных и железных дорог.

6.07.2013 г. на 34 км Щелковского шоссе состоялась закладка путепровода через Чкаловский переезд. В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства А. Безверхов и начальник ФКУ "Центравтомагистраль" Федерального дорожного агентства Ю. Жирков, сообщает пресс-служба "Росавтодора".

Строительство путепровода через Чкаловский переезд реализуется в рамках тройственного соглашения по ликвидации пересечений в одном уровне автомобильных и железных дорог, заключенного между "Росавтодором", правительством Московской области и ОАО "РЖД". Всего программой предусмотрено создание в таких местах 28 путепроводов. Строительством 9 из них на федеральных трассах в Московской области занимается ФКУ "Центравтомагистраль".

Согласно проекту предполагается строительство 4-полосной магистрали с расчетной скоростью движения 80 км/час. Стоимость работ по госконтракту составляет 1,7 млрд руб. Окончание строительства запланировано на август 2015 г.

В Москве открыта новая эстакада на Ярославском шоссе

Открылось движение по новой эстакаде на Ярославском шоссе. Путепровод находится в районе пересечения ул. Вешних Вод с проектируемым проездом № 5061, сообщает *М24*.

Общая протяженность эстакады — 330 м, ширина проезжей части — 27,6 м. На ней сооружены заезд и выезд с основного хода трассы, боковые проезды, заездные карманы на остановках общественного транспорта, реконструированы и вновь построены тротуары.

Протяженность платных дорог в Польше увеличится

Спустя 2 года после введения электронной системы viaTOLL, предназначенной для сбора налогов за дороги, общий объем инвестиций окупился.

В Польше уже собрано 1855 млрд польских злотых, т.е. инвестиции окупились в течение 17 месяцев, хотя объем грузоперевозок снизился в связи с экономическим кризисом.

В настоящее время viaTOLL охватывает около 2200 км дорог. К октябрю т.г протяженность платных дорог вырастет на 300 км, а в декабре т.г. сеть может быть увеличена еще на 200—300 км, сообщает *Cargonews.lt.*

Болгария и Румыния построят третий мост через Дунай

Болгария и Румыния начинают интенсивно работать над проектом строительства третьего моста через Дунай. Об этом шла речь на переговорах по развитию "Дунайской стратегии", сообщает *BSN*.

Примечание. *Строительство еще одного моста активно обсуждалось президентом Росеном Плевнелиевым и его румынским коллегой Траяном Бэсеску еще в середине июня т.г., во время 18-й встречи глав государств стран Центральной и Восточной Европы.*

В настоящее время, по словам Николины Николовой, представителя Болгарии на переговорах по развитию "Дунайской стратегии", обсуждается основной вопрос — варианты финансирования будущего строительства. И только потом можно будет конкретно решать о внешнем виде сооружения, о датах начала и окончания работ, и о типе моста — будет ли он комбинированным или только для автомобилей.

Третий мост через Дунай будет соединять болгарский город Силистра и румынский Кэлэраш. Мэр Силистры Юлиян Найденов поддерживает строительство моста в городе и заявляет, что уже началась процедура подготовки конкурсной документации для выбора исполнителя, который должен будет провести предпроектное изучение. Конкретных сроков еще нет, но анализ, который будет проведен в следующие несколько месяцев, покажет на болгарской стороне лучшее место для начала моста.

Германия хочет сделать автобаны платными для иностранцев

Министр транспорта Германии Петер Рамзауер настаивает на введении обязательной оплаты для легковых автомобилей (менее 12 т) за пользование в Германии скоростными автомагистралями (автобанами), сообщает *Augsburger Allgemeine.* "Введение оплаты для легковых автомобилей за пользование автобанами является только вопросом времени", — сказал он. П. Рамзауер намерен добиваться того, чтобы положение о введении новой дорожной пошлины было закреплено в будущем коалиционном соглашении после парламентских выборов в сентябре т.г.

Как заявил министр транспорта, в настоящее время его ведомство разрабатывает разные варианты. Приоритетным, по его словам, считается вариант, при котором сбор за пользование автобанами будет взиматься только с легковых автомобилей с иностранными номерными знаками. Немецкие же водители и в дальнейшем будут ездить бесплатно, поскольку они ежегодно платят государству автомобильный налог. Взимать плату с иностранцев Берлин планирует по австрийскому опыту путем продажи ограниченных во времени виньеток.

В Китае построят крупнейший морской тоннель

Китай инвестирует 260 млрд юаней, или около $42 млрд, чтобы оживить зашедший в тупик план по строительству самого длинного в мире подводного тоннеля через Бохайский залив, сообщает *CA-NEWS*.

Тоннель будет соединять восточные и северо-восточные районы страны.

Общая длина тоннеля составит 123 км, он пройдет от портового города Далянь в северо-восточной провинции Ляонин до города Яньтай в восточной провинции Шаньдун. Ки-

тайские СМИ сообщают, что тоннель поможет сократить расстояние между двумя регионами на 620 миль.

В Украину поставят 269 тягачей MAN

Согласно недавно заключенному контракту между агрохолдингом "Мрия" и компанией MAN Trucks&Bus AG, в нашу страну будет поставлено 269 тягачей марки MAN, сообщает *Autoprofi.ua*.

На встрече, проведенной в Тернополе руководством агрохолдинга "Мрия" с представителями компании MAN Trucks&Bus AG, помимо плана поставки 269 тягачей MAN в Украину обсуждался также вопрос о дополнительной закупке еще 200 единиц техники. Благодаря такому пополнению техники в холдинге будет создано более 300 новых рабочих мест.

Грузовики MAN получат новую скоростную АКП

Компания MAN разработала новую скоростную АКП — трансмиссию TipMatic, которая обеспечивает более высокие динамические показатели грузовых автомобилей.

Правда, устанавливать более скоростную автоматическую коробку передач TipMatic будут не на стандартные грузовики MAN, а только на пожарные и другие аварийно-спасательные автомобили. Водитель сможет выбрать один из двух режимов управления: D — стандартный и Ds — скоростной. Это нужно вот для чего — когда пожарный автомобиль едет на вызов, ему необходима повышенная динамика разгона — например, при пересечении перекрестка на красный свет. Когда же автомобиль направляется обратно в часть, машина спокойно может ехать в обычном режиме, не перегружая особо трансмиссию и экономя топливо, сообщает *Autoprofi.ua*.

"ЗИЛ" готовит новый грузовик стандарта Евро-4

Предприятие АМО "ЗИЛ" завершает испытания обновленного среднетоннажного грузовика ЗИЛ-432930 с двигателем стандарта Евро-4, модернизированной трансмиссией и ходовой.

Одной из целей проведенной работы было увеличение конструктивного ресурса автомобиля ЗИЛ-432930 до 600 тыс. км пробега. На автомобиле установлен двигатель ММЗ Д-245.9 стандарта Евро-4 — рабочим объемом 4750 см куб. и мощностью 136 л.с. Мотор агрегатируется с модернизированной коробкой передач САА3 и усовершенствованным узлом сцепления Sachs. По желанию заказчика предусмотрена возможность установки на автомобиль двигателя фирмы Cummins (143-157 л.с.) и коробки передач ZF, сообщает *Autoprofi.ua*.

"КАМАЗ" на месяц приостанавливает производство

"КАМАЗ" ушел на летние каникулы с 8.07.2013 г. до 4.08.2013 г. В этот период машины производить не будут.

Службы продажи и сервиса в отпуск не пойдут, пояснили в руководстве компании. Сейчас на предприятии работают 40 тыс. чел., и только 10% из них останутся на службе во время корпоративного отпуска, сообщает *Autoprofi.ua*.

Появилась уникальная система впрыска топлива для грузовиков

Японская компания Denso разработала систему непосредственного впрыска топлива Commobn Rail с рекордно высоким давлением впрыска — 2500 бар.

Новая система экономит до 3% топлива и обеспечивает более чистый выхлоп — количество выбросов твердых частиц (PM) снижено на 50%, а окиси азота (NOx) — на 8%. Уже в т.г. новая система впрыска будет устанавливаться на дизельные двигатели легковых и коммерческих автомобилей, а также сельскохозяйственную и строительную технику. Более того, специалисты компании Denso работают над следующим поколением системы Common Rail — с давлением впрыска до 3000 бар, сообщает *Autoprofi.ua*.

Компания Perlini выпустила инновационный самосвал DP 705

Итальянская компания Perlini выводит на европейский рынок модернизированный карьерный самосвал DP 705, получивший ряд интересных новаций.

Обновленный карьерный самосвал Perlini DP 705 впервые был продемонстрирован на выставке строительной техники Bauma-2013 в Мюнхене. Машина рассчитана на перевозку 65 т груза и имеет кузов внутренним объемом 30,5 куб. м (при погрузке с "шапкой" — 42 куб. м). Кабина водителя соответствует последним стандартам безопасности EEC 2006/42.

Самосвал Perlini DP 705 оснащается 12-цилиндровым турбодизелем Detroit Diesel MTU 12V-2000 рабочим объемом 23,89 л и мощностью 760 л.с. с максимальным крутящим моментом 3309 Нм при 1350 об/мин. С ним агрегатируется полностью автоматическая, 6-ступенчатая трансмиссия Allison H 6610. Применение мощной гидравлической системы производительностью 400 л/мин. позволяет поднимать груженый кузов на максимальный угол в 53 градуса всего за 16 секунд. Эффективно замедлять многотонный автомобиль призваны как рабочие дисковые тормоза диаметром 710 мм, так и трансмиссионный тормоз-ретардер мощностью 1000, сообщает *Truckmarket.ru*.

На прицепах Schmitz появится новая система телематики

Система телематики TraillerConnect от компании Schmitz Cargobull является одной из наиболее распространенных в Европе — в настоящее время она установлена более чем на 20 тыс. ед. прицепной техники. На недавней выставке "Транспорт и Логистика" в Мюнхене компания продемонстрировала существенно доработанную систему. Одно из важных ее отличий — новый радиодатчик с технологией частот RFID, позволяющий быстро идентифицировать тот или иной тягач, подсоединенный к прицепу или полуприцепу. Это особенно важно для тех перевозчиков, которые часто пользуются разным прицепным составом, сообщает *Truckmarket.ru*.

Setra выпустила новый флагманский автобус

Компания Setra нынешней осенью выводит на рынок новую флагманскую модель автобуса — TopClass 500.

Новая топовая модель TopClass 500 получила дизайн La Linea, решенный в духе машины классом ниже — Setra ComfortClass 500, дебютировавшей на автосалоне в Ганновере осенью 2012 г. Об этом красноречиво говорят форма плафонов фар и LED указателей поворотов. А вот центральная стойка крыши, выкрашенная в серебристый цвет, на флагмане сделана более внушительной. TopClass 500 будет предлагаться только в трехосном исполнении, с тремя вариантами по длине кузова — 12,5 м, 13,3 м и 14,2 м, соответственно моделям S515 HDH, S516 HDH и S517 HDH, сообщает *Autoprofi.ua*.

Как и у модели ComfortClass 5-го поколения, машина TopClass 500 получила рекордно низкий коэффициент аэродинамического сопротивления Cd, равный всего 0,33, что улучшает экономичность и снижает эксплуатационные затраты. Автобус будет комплектоваться новейшими турбодизелями Mercedes-Benz экологического стандарта Евро-6 — "шестеркой" OM471 LA мощностью 476 и 510 л.с. С ней в паре будет агрегатироваться 8-ступенчатая автоматическая коробка передач PowerShift. Автобус TopClass 500 обладает высоким уровнем пассивной безопасности: в частности, он соответствует грядущим стандартам при опрокидывании (ECE-R 66/01), вступающим в силу в 2015 г.

Чистая прибыль Daimler во 2 квартале т.г. выросла

Чистая прибыль германского автомобилестроительного концерна Daimler во 2 кв. т.г. увеличилась в 2,3 раза — до EUR5,2 млрд.

Выручка автоконцерна сократилась на 3% — до EUR29,7 млрд. Операционная прибыль компании снизилась практически на 21% — до EUR1,04 млрд. При этом выручка подразделения Mercedes-Benz составила EUR16,3 млрд, в то время как операционная прибыль упала также на 21% — до EUR1,04 млрд, сообщает *Truckmarket.ru.*

Под Франкфуртом прошел тест-драйв развозного фургона Opel Combo

Недалеко от Франкфурта (Германия) прошел тест-драйв коммерческих автомобилей марки Opel, среди которых был и Combo четвертого поколения.

Машина, унифицированная с моделью Fiat Doblo последней генерации, сразу заняла лидирующее положение среди легких европейских развозных фургонов полной массой до 2,5 т. Opel Combo является лучшим в своем классе по грузоподъемности, которая достигает 1000 кг, а также объему грузового отсека — до 5,4 м куб. Все дизельные версии, оснащаемые системой впрыска Common Rail, имеют в качестве стандартного оборудования фильтр твердых частиц. Это три турбодизеля CDTI — рабочим объемом 1,3 л (90 л.с.), 1,6 л (90 или 105 л.с.) и 2,0 л (135 л.с.), сообщает *Truckmarket.ru.*

Кроме того, могут устанавливаться два 1,4-литровых мотора — бензиновый, атмосферный (95 л.с.) и газовый, с турбонаддувом (120 л.с.). В версии ecoFLEX Opel Combo четвертого поколения оборудован системой "старт-стоп" и расход топлива составляет всего 4,8—4,9 л на 100 км.

Украина закупит 280 новых троллейбусов за 2 года

В Украине около 68% троллейбусов требуют замены. Об этом заявил вице-премьер-министр Украины А. Вилкул во время рабочей поездки в Волынскую обл., где он провел рабочее совещание относительно возможности привлечения продукции отечественных заводов по производству троллейбусов, в частности "Богдан-Моторс", к реализации государственных программ, сообщает пресс-служба А. Вилкула.

При этом более половины из них имеют срок эксплуатации более 20 лет. В последние годы парк общественного электротранспорта обновлялся преимущественно за счет приобретения б/у машин из европейских стран. "Для обновления парка общественного электротранспорта и поддержки отечественного производителя правительство реализует специальные госпрограммы. В частности, в 2010—2012 гг. для городов Украины было приобретено 363 новых современных троллейбуса отечественного производства", — отметил А. Вилкул. Кроме того, по его словам, в 2013—2014 гг. планируется приобрести 280 новых троллейбусов украинского производства со степенью локализации не менее 80% (степень локализации производства в Украине). В новом транспорте задействованы энергосберегающие технологии с экономией до 40% электроэнергии и обеспечены все условия для комфортной перевозки пассажиров, в частности людей с особыми потребностями. Кроме того, украинский троллейбус в несколько раз дешевле аналогов иностранных производителей.

Евротроллейбусы простаивают в Донецке

Больше двух десятков троллейбусов ЛАЗ, которые были куплены под Евро-2012, не выходят на линию и простаивают. Причина — в наличии нет колесных дисков, сообщает *Dotp.dn.ua.*

По словам свидетелей, транспортные средства просто разбирают по запчастям. Во всех новых троллейбусах, которые стоят несколько миллионов каждый, поснимали стопы, фары, светотехнику, разобрали салон. Зато тот автотранспорт, что на ходу, грязный, освещение салона отваливается или прилеплено скотчем — полное безобразие.

Электроавтобус BYD установил новый рекорд

После двухнедельного тестирования в Варшаве электроавтобус BYD начал курсировать по Кракову. В конце июня BYD eBus с полным зарядом батарей в 23:00 выехал из варшавского депо и приехал в Краков около 4:45 утра. Преодоленное расстояние составило 310 км. При этом электроавтобус смог достичь конечной точки не просто без подзарядки, а еще с остаточным зарядом батарей в 31%, сообщает *Auto.ria.ua.*

ЕС готовится подать в суд на Россию из-за утилизационного сбора

Евросоюз не собирается отступать от своих требований уравнять в правах российских и иностранных автопроизводителей, отменив утилизационный сбор или сделав его обязательным для всех. В организации готовы дойти до суда, если РФ не изменит позицию.

Как заявил агентству *ИТАР-ТАСС* источник в европейских институтах, в Еврокомиссии готовят иск в суд ВТО по этой проблеме. Впрочем, дата его подачи пока неизвестна. Собеседник агентства также подчеркнул, что ЕС не требует обязательной отмены утилизационного сбора, а настаивает на уравнивании прав для всех автокомпаний, сообщает *Auto.vesti.ru.*

"Проблема не в самом утилизационном сборе, а в том, что российские автопроизводители его не платят, что создает для них серьезные конкурентные преференции. Российские и европейские производители должны играть по общим правилам, как этого требуют нормы ВТО", — заявил собеседник агентства.

Беларусь и Польша обсудили вопросы сотрудничества в сфере международных автоперевозок

Заседание белорусско-польской Смешанной комиссии по международному автомобильному сообщению прошло в первой декаде июля в г. Бресте.

Стороны обменялись информацией и статистическими данными об объеме товарооборота между обеими

странами и развитии перевозок, осуществляемых автоперевозчиками Беларуси и Польши. Отмечены тенденции роста перевозок как в двустороннем, так и в транзитном сообщениях.

В ходе встречи польская сторона выразила заинтересованность в либерализации перевозок между двумя странами и предложила в перспективе переход на безразрешительную систему двусторонних отношений. Белорусская делегация, в свою очередь, поддержала такой подход и заявила о готовности работать в данном направлении.

Учитывая рост товарооборота и большой спрос перевозчиков обоих государств на разрешения, стороны договорились на 2013 г. обменяться дополнительным количеством двусторонних/транзитных и транзитных разрешений. Также участники переговоров согласовали окончательный контингент разрешений на 2013 г., а также предварительный на 2014 г. на уровне т.г., сообщает пресс-служба Минтранса Беларуси.

АВИАЦИЯ

В 1 полугодии украинские авиакомпании снизили пассажирооборот

По данным Госавиаслужбы Украины, в 1 полугодии 2013 г. украинские авиакомпании перевезли на 7,6% пассажиров меньше, чем за аналогичный период 2012 г.

Справка. *Сокращение общего объема пассажирских авиаперевозок украинскими авиакомпаниями вызвано прекращением деятельности в начале года АК "АэроСвит", удельный вес которой в общем объеме в 2012 г. составлял почти 38%. Так, за 3 месяца т.г. общее количество пассажиров, перевезенных украинскими авиакомпаниями, уменьшилось по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. почти на 20%.*

За 6 месяцев 2013 г. регулярные международные пассажирские перевозки выполняли 11 украинских авиакомпаний в 44 страны мира. За отчетный период ими было начато выполнение полетов по 13 новым международным маршрутам, которые соединили воздушным сообщением Киев ("Борисполь") с Мюнхеном, Пальма-де-Майоркой, Тенерифе и Энфидой, Киев (Жуляны) — с Братиславой, Харьков — с Баку и Барселоной, Донецк — с Кутаиси и Барселоной, Симферополь — с Тбилиси, Уфой и Казанью, Винницу — с Москвой.

Также регулярные пассажирские перевозки выполняли 54 иностранных авиаперевозчика из 31 страны. В I полугодии ими было начато выполнение рейсов по 11 новым маршрутам (из Каламаты, Катании и Барселоны в Киев (Жуляны), из Алматы, Астаны и Олби — в Киев ("Борисполь"), из Нижнекамска, Актау, Казани — в Симферополь, а также из греческого города Салоники — в Днепропетровск и Луганск), сообщает *aviation.com.ua.*

За 6 месяцев украинские аэропорты нарастили пассажиропоток

По данным Госавиаслужбы Украины, в 1 полугодии 2013 г. рост пассажиропотока через аэропорты Украины составил 3,5% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. При этом на международных направлениях пассажиропоток увеличился на 6,5%, на внутренних — уменьшился на 9,3%.

По словам вице-премьер-министра Украины А. Вилкула, рост пассажиропотока аэропорта "Донецк" составил 3%, "Киев" (Жуляны) — 168%, "Львов" — 33%, "Одессы" — 19%, "Симферополя" — 15%, "Харькова" — 15%, сообщает *aex.ru.*

В январе—июне аэропорт Одессы обслужил 455,5 тыс. пассажиров

В 1 полугодии 2013 г. международный аэропорт "Одесса" обслужил 455,5 тыс. пассажиров, что превышает показатели аналогичного периода прошлого года на 19% (при этом на международных направлениях рост пассажиропотока составил 24%, на внутренних — 2%).

За отчетный период выполнено 6492 рейса, в т.ч. 3922 рейса — международные, 835 — внутренние.

В июне 2013 г. услугами аэропорта воспользовалось 109,4 тыс. пассажиров, что также превышает прошлогодний показатель на 19%. Было выполнено 739 рейсов, из которых 234 — чартерные, сообщает пресс-служба аэропорта.

Готовность каркаса нового терминала одесского аэропорта составляет 50%

8.07.2013 г. мэр Одессы А. Костусев проинспектировал ход строительства нового терминала Одесского аэропорта. В настоящее время на данном объекте выполнен нулевой цикл строительства до отметки "0", полностью готов пол 1 этажа (растворки, фундаментные балки, обратная засыпка и подготовка под чистовой пол). Выполнен каркас до уровня 3 этажа, начата заливка перекрытий на третьем этаже.

Начало монтажа металлоконструкций кровли намечено на конец июля, строительство всего железобетонного каркаса будет закончено в сентябре 2013 г.".

В настоящее время готовность каркаса составляет 50%, а к концу года весь периметр здания будет закрыт, будут проведены внутренние работы. С января 2014 г. начнется монтаж оборудования. Сдача объекта в полной его работоспособности планируется в сентябре 2014 г. сообщает *aviakvitok.com.ua*.

За 6 месяцев аэропорт "Киев" обслужил 816,757 тыс. чел.

В 1 полугодии 2013 г. пассажиропоток аэропорта "Киев" возрос на 168% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 816,757 тыс. чел. При этом пассажиропоток на международных линиях составил 592,765 тыс. чел., а на внутренних — 223,992 тыс. чел.

За отчетный период было выполнено 18,310 тыс. рейсов (+97% по сравнению с 1 полугодием 2012 г.). При этом международных рейсов было совершено 9,832 тыс., внутренних — 8,478 тыс.

Примечание. *За 6 месяцев 2012 г. было выполнено 4,938 тыс. международных рейсов и 4,354 тыс. — внутренних.*

В числе наиболее популярных международных направлений в 1 по-

лугодии 2013 г. стали Москва, Тревизо (Италия) и Дортмунд (Германия). По Украине, как и в 2012 г., преимущество было отдано Симферополю, Донецку и Одессе.

Всего, в период с января по июнь т.г. зафиксировано 733,710 тыс. пассажиров на регулярных рейсах и 83,020 тыс. человек — на чартерных.

Аэропорт "Киев" становится привлекательным для бизнес-авиации

В 1 полугодии 2013 г. из аэропорта "Киев" бизнес-авиацией на международные направления было совершено 1713 вылетов и перевезено 4543 пассажира (на вылет). По Украине выполнено 1686 вылетов и перевезено 4102 пассажира (на вылет), сообщает пресс-служба аэрпопорта.

Развитию бизнес-авиации будет способствовать открытие в октябре 2013 г. бизнес-терминала и комплекса для обслуживания бизнес-джетов.

"Борисполь" расширяет сотрудничество с новыми авиакомпаниями

По результатам 6 месяцев 2013 г. в аэропорту "Борисполь" обслужили 3,29 млн пассажиров. Самыми популярными направлениями рейсов аэропорта "Борисполь" стали Москва, Вена, Тель-Авив, Амстердам, Париж, Франкфурт, Стамбул, С.-Петербург, Анталия, Дубай.

Проводится работа по привлечению новых авиаперевозчиков. В частности, в течение 1 полугодия в "Борисполь" начали осуществлять рейсы авиакомпании Air Astana, Fly Meridiana, Fly Georgia, "Авиалинии Харькова".

Правительство утвердило финплан аэропорта "Борисполь" на 2013 г.

Как сообщил министр инфраструктуры В. Козак, в соответствии с финпланом показатель чистой прибыли аэропорта в 2013 г. составит 84 млн грн.

Отмечено, что утвержденный финплан предусматривает расширение паркинга аэропорта.

Примечание. *В 2012 г. аэропорт сократил чистую прибыль на 30% — до 410 млн грн. Т.о., в 2013 г. ожидается падение на 80%, сообщает* ЦТС.

В "Борисполь" придет авиакомпания Emirates

Между аэропортом "Борисполь" и крупнейшей авиакомпанией международного сообщения Emirates достигнуты договоренности о начале осуществления рейсов в столицу Украины. Первый рейс в "Борисполь" состоится 16.01.2014 г. Рейсы будут выполняться ежедневно на самолетах Airbus A340-500. Обслуживание пассажиров будет в салоне с трехклассной компоновкой — первый класс, бизнес-класс, эконом-класс. Сервис на борту этой авиакомпании является исключительным по уровню обслуживания и ассортименту предлагаемых услуг.

Переход аэропорта "Запорожье" в коммунальную собственность повысил эффективность работы предприятия

Об этом сообщил на сессии горсовета директор КП "Международный аэропорт Запорожье" В. Бискупский. Он, в частности, отметил, что по итогам 1 полугодия 2013 г. пассажиропоток запорожского аэропорта составил 36 тыс. человек, это на 87% больше, чем за аналогичный период 2012 г. За отчетный период аэропорт принял 960 авиарейсов (рост в 1,5 раза). Кроме того, значительно возрос грузопоток аэропорта.

В 2013 г. из Запорожья увеличилось количество рейсов в направлении Анталии, Черногории; появилось популярное направление — Греция.

Кроме того, в 1 полугодии в КП "Международный аэропорт Запорожье" ликвидированы долги по зарплате перед сотрудниками, накопленные в прошлые годы, сообщает *aviation.com.ua.*

Пассажиропоток в аэропортах Финляндии снизился

В 1 полугодии 2013 г. пассажиропоток финских аэропортов уменьшился на 4% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 9,4 млн человек.

Пассажиропоток аэропорта "Хельсинки-Вантаа" остался на уровне предыдущего года и составил 7,5 млн человек. Однако произошло падение спроса на внутренних направлениях (-14,6%).

Среди других финских аэропортов рост числа туристов был отмечен в "Рованиеми" (+4,4%) и "Ивало" (+2,2%). В "Пори", "Оулу" и "Ювяскюля" число авиапассажиров уменьшилось примерно на четверть. Путешественников стало больше на азиатских направлениях, таких как Китай, Индия, Гонконг. Среди европейских стран рост числа пассажиров был отмечен на рейсах в Испанию, Францию и Турцию, сообщает *fontanka.fi.*

В Белгороде открылся новый терминал аэропорта

В аэропорту Белгорода (РФ) открылось новое здание аэровокзала. После реконструкции пропускная способность терминала увеличилась в 4,5 раза — со 100 человек в час до 450 человек в час, сообщает *aviakvitok.com.ua.*

Примечание. *В процессе реконструкции аэропорта в т.ч. была отремонтирована взлетно-посадочная полоса, началось строительство нового диспетчерского пункта, закуплен новый спецтранспорт. Проектная стоимость реконструкции аэродромного комплекса составила более 5 млрд руб.*

Три аэропорта Литвы будут объединены

По словам министра сообщений Литвы Р. Синкявичюса, аэропорты Паланги и Каунаса будут присоединены к крупнейшему аэропорту страны — Вильнюсскому. Ожидается, что такое объединение позволит более эффективно управлять пассажирскими потоками. После реформы авиаперевозчиков не будут вытеснять из одного аэропорта в другой — они просто будут выбирать наиболее подходящее для них место.

Аэропорты планируется объединить к лету 2014 г., однако все будет зависеть от того, как быстро проект одобрят правительство и Сейм, сообщает *РЖД-Партнер.*

В турецких аэропортах может быть отменена обязательная проверка багажа рентгеновскими сканерами

Главное управление гражданской авиации Турции (ГУГА) считает необходимым изменить систему безопасности аэропортов. Уже к сентябрю планируется подготовить новые инструкции для служб безопасности.

Планируется, что на входах в терминалы останутся лишь по одному рентгеновскому сканеру для багажа. Досматривать будут не всех пассажиров, а лишь 2—3 из 10. Лица, подлежащие досмотру, будут выбираться не хаотично, а следуя специальному протоколу оценки рисков и уровня подозрительности субъекта.

После зоны паспортного контроля для вылета за рубеж и на входе в зону

вылета внутренних рейсов сохранится основной кордон безопасности, который предполагается усилить, чтобы не создавать очереди и чтобы проводить более тщательный досмотр, сообщает *Blackseanews*.

Правительство Украины поддержит четыре проекта в авиастроении

Правительство Украины в рамках госпрограммы активизации экономики поддержит четыре проекта, направленных на модернизацию отечественного авиастроения. Об этом заявил вице-премьер-министр Украины А. Вилкул.

По его словам, в рамках госпрограммы активизации экономики предусмотрены модернизация производственного оборудования на ГП "Антонов" для строительства самолетов Ан-148 и Ан-158, разработка и производство двух легких вертолетов на предприятии "Мотор-Сич", а также налаживание серийного производства турбореактивного двухконтурного двигателя АИ-28 в Запорожском машиностроительном КБ "Прогресс", сообщает *Бизнес-ТАСС*.

Модернизированный Ан-2 совершил свой первый полет

10.07.2013 г. в Киеве совершил свой первый испытательный полет самолет Ан-2-100 (новый вариант легкого биплана Ан-2). Полет продолжался более часа.

Основное отличие Ан-2-100 заключается в силовой установке с маршевым турбовинтовым двигателем МС-14 разработки и производства "Мотор-Сич" (Украина). Одним из преимуществ этой замены является переход с авиабензина, который в настоящее время не производится в странах СНГ, на авиакеросин. Ан-2-100 оснащен воздушным реверсивным винтом АВ-17 взамен АВ-2. Вес пустого снаряженного Ан-2-100 на 200 кг меньше, чем у Ан-2, сообщает пресс-служба ГП "Антонов"

Производство самолета Ан-2-100 будет выполняться путем переоборудования находящихся в эксплуатации самолетов Ан-2 в вариант Ан-2-100. Это позволит эксплуатантам Ан-2 продолжать работать с этим самолетом.

Примечание. *На территории Украины сегодня насчитывается 135 Ан-2, из которых летную годность имеют лишь 54.*

Планируется также получение заказов на выполнение такого переоборудования от иностранных эксплуатантов. В настоящее время в РФ 1580 таких самолетов, из которых летной годностью обладают лишь 322 экземпляра. Ан-2 сегодня является основным самолетом сельхозавиации РФ. В Казахстане эксплуатируется 290 Ан-2, в Узбекистане — 143, в Туркменистане — 89, в Беларуси — 82, в Азербайджане — 63, в Киргизии — 30, в Молдове — 13 и в Армении — 4.

Для самолетов "Ан" создадут электронный сток запчастей

Locatory.com — IT-компания, обеспечивающая решения по оптимизации цепочки поставок для международной авиаиндустрии, и украинско-российское СП ООО "ОАК-Антонов" подписали соглашение о сотрудничестве, согласно которому компании разработают методологию и создадут электронный сток деталей и компонентов для самолетов "Ан", а также будут совместно реализовывать стратегию по продвижению данных запчастей на развивающихся рынках.

В частности, в рамках данного соглашения "ОАК-Антонов" разработает предложения о размещении на платформе Locatory.com широкого спектра комплектующих изделий и агрегатов для самолетов "Ан", включая Ан-12, Ан-26 и Ан-74, а также Ан-140, Ан-148 и Ан-158. Locatory.com в свою очередь разработает для СП новые IT-решения в сфере управления запчастями, которые помогут быстрее интегрировать детали для самолетов "Ан" в глобальный электронный сток компонентов, сообщает *aex.ru*.

"ОДК" поставит для "ОАК" двигатели на 30 млрд руб.

"Объединенная двигателестроительная корпорация" ("ОДК") подписала контракт с "ОАК" на поставку 156 двигателей ПС-90А-76 для самолетов Ил-76МД-90А. Общая стоимость контракта превышает 30 млрд руб. Поставки первой партии двигателей должны начаться в т.г.

Примечание. *По мнению экспертов, строительство двигателей для Ил-76МД-90А корпорации "ОДК" придется финансировать за свой счет — путем привлечения кредитов от госбанков. Кредиты обойдутся в 6—8% годовых даже с учетом госгарантий, сообщает газета* Ведомости.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" оказалось на грани дефолта

"Объединенная авиастроительная корпорация" ("ОАК") и ВЭБ обсуждают способы финансового оздоровления обремененного долгами ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (производитель самолетов Sukhoi Superjet). В настоящее время "ГСС" находится в состоянии, близком к дефолтному, — на начало года кредиторская задолженность компании достигла $2,1 млрд (из них $300 млн — перед связанными сторонами). В отчетности "ГСС" говорится, что в 2012 г. компания нарушила условия обслуживания кредитов, взятых в ЕБРР, и ковенанты по обязательствам перед банками WestLB и ВТБ. "ГСС" удалось договориться о том, что до конца 2013 г. банки не будут требовать досрочного погашения займов, но до этого времени компании необходимо решить свои финансовые проблемы.

Долг перед ВЭБом (более $600 млн) может быть погашен акциям "ГСС" или ОАО "Сухой", а перед другими кредиторами — облигациями на $1 млрд под госгарантии, сообщает *Коммерсант*. Также обсуждается вариант поддержки "ГСС" за счет продажи ВЭБом части акций EADS (производитель Airbus), однако госкорпорация считает эту идею не самой удачной.

Справка. *ЗАО "ГСС" принадлежит входящим в "ОАК" ОАО "Сухой" и ОКБ "Сухой". Также долей в 25% плюс 1 акция владет World Wings S.A. (структура итальянской Finmeccanica).*

Мексиканская компания получит первый SSJ 100

Первый из 20 заказанных мексиканской авиакомпанией Interjet самолетов Sukhoi Superjet 100 в ближайшие дни будет поставлен заказчику. Всего авиакомпания заказала 20 самолетов.

Примечание. *В 2012 г. ЗАО "ГСС" продало различным заказчикам 12 самолетов Sukhoi Superjet (SSJ). В 2013 г. планируется продать 27.*

Заказы "Ростеха" и "Ильюшин Финанса" на МС-21 переведены в твердые контракты

По словам исполнительного вице-президента ОАО "ОАК" А. Тулякова, ООО "Авиакапитал-сервис" (входит в госкорпорацию "Ростех") перечислило авансовый платеж корпорации "Иркут" за самолеты МС-21. Всего компания заказала у "Иркута" 50 таких самолетов (плюс имеется опцион на 35 машин). Также было отмечено, что несколько месяцев назад "Ильюшин Финанс Ко" также перечислил авансовый

платеж за заказанные 28 самолетов МС-21. Т.о., отметил А Туляков, контракты можно считать твердыми. Сумму авансовых платежей он не уточнил, сообщает *aviaport.ru*.

Справка. *ОАО НПК "Иркут" входит в состав "Объединенной авиастроительной корпорации" ("ОАК").*

МС-21 — лайнер, который создается на замену Ту-154 и Ту-134.

Ранее в 2010 г. малазийская компания Crecom Burj заказала 50 самолетов МС-21 у корпорации "Иркут", однако в 2012 г. стало известно, что твердый контракт был переведен в опцион.

Авиакомпания из Азербайджана приобретает два Boeing 747-8 Frighter

Азербайджанская авиакомпания по грузовым перевозкам Silk Way приобретет у американской корпорации Boeing два грузовых самолета Boeing 747-8 Frighter. Стоимость сделки составит $704 млн, сообщает *aviakvitok.com.ua*.

Справка. *Silk Way Airlines является одним из ведущих грузоперевозчиков в Центральной Азии. В настоящее время авиакомпания эксплуатирует грузовые самолеты Boeing 747-400 и 767-300.*

Обладая максимальным взлетным весом в 442 тыс. кг, грузовой самолет Boeing 747-8 имеет общую грузоподъемность 140 тыс. кг и возможность преодолевать расстояние в 8130 км.

easyJet подтвердила контракт на 135 Airbus A320

Акционеры британской низкобюджетной авиакомпании easyJet утвердили сделку по покупке 135 самолетов Airbus.

Предварительное соглашение о покупке easyJet 100 самолетов A320neo и 35 классических A320 компании подписали во время работы авиасалона Paris Air Show.

Примечание. *Самолеты этого семейства имеют самый высокий и широкий салон среди узкофюзеляжных машин.*

Ранее исполнительный директор Airbus по работе с клиентами Д. Лихи сообщил, что новым заказчикам придется достаточно долго ждать свои самолеты: небольшие заказы на 4—5 самолетов могут быть реализованы не ранее 2020 г., крупные партии — еще позже.

Изменения на рынке пассажирских авиаперевозок Украины

Компания iVOX Ukraine по заказу АК "МАУ" провела исследование рынка пассажирских авиаперевозок Украины. Оно проводилось методом онлайн опроса совершеннолетних жителей страны, воспользовавшихся услугами одной из украинских авиакомпаний хотя бы один раз за последний год.

По результатам опроса выяснилось, что 62% респондентов совершают минимум 1 перелет в год. Наиболее активно пользуются услугами воздушного транспорта мужчины и женщины в возрасте 30—44 лет (22% из них совершают 3 и более перелетов в год) жители крупных городов (23% жителей городов с населением более 0,5 млн).

По словам директора по маркетингу и коммуникациям "МАУ" А. Жестовой, результаты последнего исследования говорят об омоложении путешественников. Так, в 2013 г. процент путешественников в возрасте 18—29 лет возрос на 18,6% и составил 27,6% общего пассажиропотока. Кроме того, данные показывают, что женщины стали чаще путешествовать авиатранспортом. В частности, среди авиапутешественников 54,3% пришлось на женщин и 45,6% — на мужчин (еще совсем недавно преобладали мужчины).

"МАУ" передает три Ан-148 для перевозки первых лиц государства

"МАУ" лишится трех самолетов Ан-148. В частности, в правительстве решили передать два самолета Ан-148 с кодом UR-NTC и UR-NTD госавиакомпании "Украина". А самолет с кодом UR-NTA будет отдан в пользование его разработчику и производителю — ГП "Антонов" "для демонстрационных целей". Данный вопрос стоял в повестке дня заседания КМУ 26.06.2013 г. По словам представителя ГП "Антонов", данный вопрос уже решен — самолеты будут переданы АК "Украина" уже в т.г.

Примечание. *"МАУ" начала летать на региональных Ан-148 в конце 2011 г., до этого суда эксплуатировал "АэроСвит". Данные самолеты были построены на госсредства; "МАУ" берет их в мокрый лизинг.*

У "МАУ" возникли проблемы со своевременной отправкой рейсов

"МАУ" массово задерживает рейсы в последние дни — только 12.07.2013 г. восемь из них опоздали на 4—14 часов (речь идет о рейсах в Киев из Бургаса, Берлина, Лондона, Львова, Донецка и Симферополя). Причина задержек — нехватка у авиакомпании самолетов для обслуживания всех рейсов, сообщает *Коммерсант*. В компании признают, что за последние полтора месяца у нее снизился процент рейсов, вылетающих вовремя. Это произошло в т.ч. из-за перехода в новый терминал D.

В частности, авиакомпания формировала летнее расписание рейсов, учитывая минимальное время стыковки (от 45 мин. до 1,5 часа) транзитных рейсов между терминалами B и F (внутренним и международным). Но 30.05.2013 г. "МАУ" перевела свои регулярные рейсы из терминала F в терминал D, который находится дальше от терминала внутренних рейсов. Соответственно, время стыковки между транзитными рейсами не могло не увеличиться. "Выходит, что вылет рейсов задерживается в случае ожидания транзитных пассажиров, а их у нас большинство. Расписание IATA утверждается на полгода, поэтому кардинально изменить его сейчас мы не можем. Однако мы приняли решение изменить расписание трех внутренних рейсов, чтобы улучшить ситуацию", — говорит пресс-секретарь "МАУ" Е. Сацкая.

Примечание. *См. также раздел "Организация перевозок".*

К ТЕМЕ:

Ситуацией в авиакомпании "МАУ" заинтересовались в Мининфраструктуры

В ведомстве провели совещание с представителями авиакомпании и аэропорта "Борисполь", чтобы выяснить причины частых задержек рейсов. "Указанные проблемы обусловлены среди прочего недостаточным количеством воздушных судов под сформированное расписание, проблемами техобслуживания флота авиакомпании и ненадлежащей координацией действий компаний, которые предоставляют в аэропорту услуги наземного обслуживания", — говорится в заявлении министерства.

Россияне пересаживаются с поездов на самолеты

В России в мае—июне произошло резкое падение продаж билетов на поезда дальнего следования: на 15% — по Москве, на 22% — по РФ. Одной из причин считается то, что россияне стали чаще выбирать путешествия на самолетах, сообщают *Ведомости*. По подсчетам ИК *Регион*, "РЖД" за 1 полугодие потеряли около 1,3 млн пассажиров, или 2,5% трафика на поез-

дах дальнего следования. Но падение убыстряется, в июне оно составило уже 5,7%, отмечают в *Регионе*.

Комментарий. Частично пассажиры пересаживаются на самолеты, полагает гендиректор агентства *Infoline-аналитика* Михаил Бурмистров. "Билет в купейном вагоне еще в 2012 г. приближался к стоимости авиабилета, а теперь "РЖД" получили — впервые в своей истории — возможность ввести динамический тариф на перевозки, после чего в С.-Петербург из Москвы, например, можно уехать и за 2 тыс. руб., и за 8 тыс. руб. — чем ближе к дате поездки, тем дороже. Билеты на самолет выходят дешевле", — отметил М. Бурмистров.

Частичное перераспределение пассажиропотока привело к тому, что самолеты на внутренних рейсах летают с максимальной загрузкой, подтверждают топ-менеджер "Сибири" и представитель "ЮТэйр", крупнейших перевозчиков на внутренних маршрутах.

В "Аэрофлоте" отмечают, что рост авиатрафика вызывает и проблемы — Московский авиаузел перегружен, кроме того, еще мало предложений от лоукостов. В 2012 г. на поездах дальнего следования "РЖД" перевезли почти в 2 раза больше пассажиров (118 млн), чем все российские авиакомпании на внутренних и международных маршрутах (74 млн). Если не решить проблемы развития авиаперевозок, то россияне просто будут отказываться от поездок и будет создаваться искусственный дефицит мобильности, резюмирует представитель "Аэрофлота".

В российских авиакомпаниях смогут работать иностранные пилоты

Крупнейшие российские авиаперевозчики неоднократно жаловались на дефицит летного состава. В связи с этим Минтранс разработал поправки, благодаря которым в российских авиакомпаниях смогут работать иностранные пилоты. На сайте Минэкономразвития РФ размещен проект соответствующего приказа Минтранса РФ.

Отмечено, что программа рассчитана сроком на пять лет. Всего авиакомпании смогут привлекать 200 командиров воздушных судов ежегодно.

В проекте говорится, что если суммарная потребность в пилотах, заявленная авиакомпаниями, превышает установленную численность, то Росавиация будет распределять численность КВС между авиакомпаниями пропорционально объему выполненных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты, исчисляемому в пассажиро-километрах и тонно-километрах. В четверку крупнейших авиакомпаний РФ входят "Аэрофлот", "Трансаэро", "ЮТэйр" и "Сибирь", сообщает *РИА Новости.*

Пассажирские перевозки группы "ЮТэйр" в 1 полугодии выросли

За период с января по июнь 2013 г. самолеты группы "ЮТэйр" перевезли более 4,453 млн пассажиров — на 14,7% больше, чем за соответствующий период 2012 г. Показатель занятости кресел за отчетный период улучшился по сравнению с прошлым годом на 4,2% и составил 75,52%.

За отчетный период пассажирооборот группы увеличился на 18,3% — до 8,544 млрд пасс.км. При этом рост пассажирооборота в сегменте международных перевозок составил 49,4%.

За 6 месяцев 2013 г. группой перевезено 13,865 тыс. т грузов (+11,8%).

Справка. *Ядром группы является ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр". В группу в т.ч. входят компании "ЮТэйр-Экспресс", "ЮТэйр-Украина", "ЮТэйр-Карго", "Турухан", "ЮТэйр-Армения" и др., сообщает* aviaport.ru.

В 1 полугодии АК "Россия" увеличила пассажиропоток

В январе—июне 2013 г. пассажиропоток авиакомпании "Россия", входящей в группу компаний "Аэрофлот", возрос на 3,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 1,9 млн чел. При этом пассажиропоток на международных линиях составил 897,9 тыс. чел., на внутренних — 1,03 млн.

Авиакомпания выполнила 20,6 тыс. рейсов, что на 0,7% превышает показатели 1 полугодия 2012 г. Производственный налет увеличился на 1%, достигнув 50,4 тыс. летных часов, сообщает *aviakvitok.com.ua*.

Допуск новых авиакомпаний на рынок международных авиаперевозок не влияет на стоимость билета

Такой вывод сделали представители метапоисковика Aviasales по результатам исследования стоимости билетов до и после назначения в РФ второй пары авиаперевозчиков на ряде направлений. В выборку попали Париж, Барселона, Рим (куда с лета прошлого года регулярно начала летать "Трансаэро"), Лондон (в марте из Лондона в Москву начала летать easyJet) и Ницца (куда помимо уже работавшего "Аэрофлота" была допущена авиакомпания "Россия"). По данным Aviasales, средняя цена билета осталась прежней. Стоимость рейсов Москва—Ницца сократилась всего на 2,2%, а полеты в Барселону подорожали на 10%.

Вместе с тем, в Aviasales отмечают, что важную роль в ценообразовании играет курс валют. Есть вероятность того, что растущий доллар просто "съел" всю видимую разницу в цене, сообщает, *ato.ru.*

Россия и Грузия обсудят возможность восстановления регулярных авиарейсов

К концу июля Грузия и Россия проведут консультации по вопросу восстановления прямых регулярных авиарейсов между двумя странами. Об этом сообщил спецпредставитель премьер-министра Грузии по взаимоотношениям с РФ З. Абашидзе.

Казахстан вводит запрет на чартерные перевозки иностранными авиакомпаниями

Как сообщили в Комитете гражданской авиации Минтранскома Казахстана, такую норму включили в законодательство для того, чтобы обеспечить пассажирам гарантии предоставления услуг и необходимый уровень контроля за безопасностью полетов.

Введенный запрет вовсе не означает, что иностранные чартерные компании больше не смогут летать в Казахстан — они могут перевести свои чартерные рейсы на регулярные. Для этого нужно подписать дополнение к межправительственному соглашению. В Комитете утверждают, что данная процедура при обоюдном согласии сторон проходит в кратчайшие сроки, сообщает *Regnum.*

"При организации чартера авиакомпания не несет никакой ответственности перед пассажиром, т.к. она заключает договор напрямую с турагентством. В результате, когда человек не может вовремя вернуться домой, найти виновного крайне сложно. В случае с регулярными рейсами

ответственность авиакомпании определяется на уровне государств межправительственным соглашением", — отмечают в КГА.

В Южной Корее ужесточат правила аттестации пилотов

Власти Южной Кореи ужесточат правила аттестации пилотов, проходящих переквалификацию для полетов на новых моделях самолетов. Данная мера является реакцией на катастрофу Boeing 777 авиакомпании Asiana Airlines, произошедшей 6.07.2013 г. в аэропорту Сан-Франциско в США. Как выяснилось, летчик, который находился за штурвалом, не имел достаточного опыта управления самолетами этого типа: к моменту катастрофы он налетал на самолете типа Boeing 777 всего 43 часа, а посадку на нем выполнял впервые.

Президент авиакомпании Asiana Airlines заявил, что администрация компании усложнит программы тренировок пилотов на тренажерах. Особое внимание, подчеркнул он, будет уделено отработке заходов на посадку в условиях, когда наведение ВС на курс посадки и глиссаду по приборам невозможно либо ограничено.

FAA повышает требования по нормам налета пилотов американских авиакомпаний

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США сообщило о повышении требований по нормам налета пилотов американских авиакомпаний. При этом ведомство не пояснило, связано ли это решение с расследованием катастрофы Boeing 777 авиакомпании Asiana Airlines.

Теперь от вторых пилотов будет требоваться сертификат о налете 1,5 тыс. часов вместо 250 часов, как это было ранее. Им понадобится проходить дополнительное обучение на конкретных типах воздушных судов. Кроме того, пилот теперь может быть назначен капитаном воздушного судна только при налете 1 тыс. часов в качестве второго пилота. Некоторые льготы с предоставлением ограниченного сертификата КВС предусмотрены для военных пилотов, бакалавров авиации с тысячей часов налета и пилотов 21—23 лет с 1,5 тыс. часов налета. До 23 лет становиться КВС не разрешается, сообщает *aex.ru.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Контейнерооборот Одесского МТП в 1 полугодии вырос

На причалах Одесского МТП в январе—июне т.г. переработано 244,227 тыс. TEU, что на 13,2% превышает контейнерную перевалку за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

В июне т.г. контейнерооборот вырос на 4,4% — до 43,548 тыс. TEU.

В настоящее время в порту функционируют 2 контейнерных терминала, которыми оперируют компании "ГПК-Украина" и "Бруклин-Киев Порт". Первый из названных операторов увеличил объем перевалки в TEU в июне т.г. на 10,7%, за полугодие — на 26%. Вторая компания сохранила объем грузооборота на уровне 2012 г.

Ренийский МТП почти вдвое увеличил перевалку

Ренийский МТП за 5 мес. т.г. перевалил 770 тыс. т грузов, что на 85% больше показателей аналогичного периода 2012 г. (415 тыс. т). Об этом заявил замначальника порта А. Стоцкий.

В номенклатуре грузов основными являются российская руда, нефтепродукты и металлолом.

Вместе с тем, А. Стоцкий заявил, что данный подъем зафиксирован на фоне прошлогоднего "рекордного" производственного спада, когда грузооборот едва превысил 1 млн т (самый низкий показатель за всю современную историю предприятия), сообщает *ЦТС.*

Переработка Керченским МТП в июне снизилась

В июне т.г ГП "Керченский морской торговый порт" переработало 138,4 тыс. т грузов (в июне 2012 г. — 535,7 тыс. т). В июне 2013 г. экспорт от общего количества грузов составил 7,4 тыс. т (из них 0,1 тыс. т — уголь, 7,3 тыс. т — руда), транзит составил 131 тыс. т (из них 4,9 тыс. т — уголь, 3 тыс. т — кокс, 123,1 тыс. т — нефтепродукты (налив)).

В январе—июне 2013 г. Керченский МТП переработал 1412,0 тыс. т грузов в сравнении с 2412,7 тыс. т за 1 полугодие 2012 г.

В частности, за 6 мес. т.г. экспорт составил 237,9 тыс. т (87,5 тыс. т — уголь, 20,2 тыс. т — кокс, 126,3 тыс. т — руда, 3,9 тыс. т — хлебные грузы), импорт — 2 тыс. т (черные металлы), транзит — 1166,8 тыс. т (295,9 тыс. т — уголь, 34,1 тыс. т — кокс, 51,6 тыс. т — прочие сыпучие грузы, 785,2 тыс. т — нефтепродукты (налив)), каботаж составил 5,3 тыс. т (черные металлы).

Таким образом, падение грузооборота в июне т.г. составило 25,8%, за 1 полугодие 2013 г. — 58,5%, сообщают *Морские новости Украины*.

Грузооборот Николаевского МТП в июне 2013 г.

Николаевский МТП переработал 601,2 тыс. т грузов в июне т.г. 361,7 тыс. т от общего количества переработанных в июне т.г. грузов составили сыпучие (из них зерновые — 155 тыс. т, уголь — 111,8 тыс. т, бентонит — 23,3 тыс. т, кокс — 76,1 тыс. т), 185,3 тыс. т — тарно-штучные грузы, 54,2 тыс. т — наливные грузы (масло растительное — 44,5 тыс. т, меласса — 9,7 тыс. т).

По итогам 6 мес. т.г. всего Николаевским МТП переработано 4,711 млн т грузов. Из них сыпучие грузы составили 2,683 млн т (1,319 млн т — зерновые, 13,9 тыс. т — фосфориты, 130,4 тыс. т — руда железная, 733,2 тыс. т — уголь, 11 тыс. т — плавиковый шлат, 16,2 тыс. т — ильменит, 51,8 тыс. т — бентонит, 407,3 тыс. т — кокс), сообщают *Морские новости Украины*.

Переработка грузов Херсонским МТП в июне 2013 г.

В июне т.г. грузооборот ГП "Херсонский морской торговый порт" обработало 228,126 тыс. т грузов. В июне обработано 27,8 тыс. т сульфата аммония, 14,2 тыс. т зерновых грузов, 30,8 тыс. т пищевых грузов, 5,6 тыс. т биг-бэгов, 4,3 тыс. т металлолома, 37,6 тыс. т камня бутового, 6,2 тыс. т масла, 101,8 тыс. т песка, сообщают *Морские новости Украины*.

За 1 полугодие 2013 г. Херсонский МТП переработал более 1,2 млн т грузов. Из них 164,4 тыс. т — сульфат аммония, 7,4 тыс. т — селитра, 219,8 тыс. т — зерновые, 276,4 тыс. т — пищевые, 9,4 тыс. т — лесные, 37,1 тыс. т

— биг-бэги, 11,8 тыс. т — металлолом, 155,7 тыс. т — камень бутовый, 6,2 тыс. т — масло, 3,2 тыс. т — калоин, 1,9 тыс. т — шпат, 3 тыс. т — магнезин навалом, около 337 тыс. т — песок.

В январе—июне Евпаторийским МТП переработано почти вдвое больше грузов

Евпаторийский МТП продолжает наращивать производственные показатели. Так, по итогам работы в январе—июне 2013 г. портом переработано 473,2 тыс. т грузов — показатель 2012 г. за соответствующий период превзойден на 47,9%. По сравнению с плановым заданием на первое полугодие опережение составляет более 60 тыс. т, сообщает пресс-служба порта.

По количеству обработанных судов типа ро-ро Евпаторийский порт превысил прошлогодний показатель на 42%, а по количеству большегрузных автомобилей, прошедших через ворота предприятия, — на 49%. По сравнению с 2012 г. количество обработанных портом судов с генеральными навалочными грузами выросло на 4%.

В июне т.г. Евпаторийский МТП принял рекордное количество судов типа ро-ро

По итогам работы в июне т.г. Евпаторийский МТП превзошел собственный рекорд по количеству обработанных паромов, следующих маршруту Евпатория—Стамбул.

Так, общее количество принятых в обработку паромов в июне составило 22 ед. Это на 3 судозахода больше лучшего результата за всю историю работы паромной линии в Евпаторийском МТП, сообщает пресс-служба порта.

На территории Индустриального парка "ТИС" открыт терминал растительных масел "ОЛДСИДЗ"

11.07.2013 г. на территории Индустриального парка "ТИС" состоялось официальное открытие терминала растительных масел "ОЛСИДЗ", сообщает пресс-служба "ТИС" Мощность терминала по перевалке, хранению и транспортировке масел составляет 500 тыс. т в год, емкость хранения — 44 тыс. куб. м. Скорость погрузки на суда составит до 1 тыс. т в час. Это имеет значение для погрузки больших судов и отправки масла в такие отдаленные страны, как Индия и Китай.

Собственники терминала — инвесторы из Украины, Швейцарии, Голландии и Германии, также начали проектирование завода по производству растительного масла. Строительство маслоэкстракционного завода (МЭЗ) способного перерабатывать рапс, сою, кукурузу, подсолнечник и пальму, начнется уже с 1.09.2013 г.

Выбор месторасположения терминала в зоне iPARK обусловлено непосредственной близостью к причалам компании "ТИС", через которые будет производиться экспорт и импорт сырья и продукции.

МТП "Южный" за 6 месяцев увеличил грузопоток

За январь—июнь 2013 г. через причалы Государственного предприятия "Морской торговый порт "Южный" перегружено 11,532 млн т грузов. Этот показатель на 3,7% увеличился в сравнении с аналогичным периодом 2012 г., сообщает *Транспортный портал*.

Наибольшую долю в грузообороте имеют рудные грузы — 6289,5 тыс. т.

С начала т.г. обработано 407 судов и 99 тыс. 993 вагона.

В июне т.г. грузооборот ГП "МТП "Южный" составил 1,549 млн т.

Грузооборот морских портов РФ за 1 полугодие вырос

Грузооборот морских портов России за 1 полугодие 2013 г. составил 284,1 млн т, что на 4,7% превышает показатель аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба Ассоциации морских торговых портов.

Объем перевалки сухогрузов составил 119,1 млн т (-2,3%), в т.ч. угля — 48,6 млн т (+14,9%), грузов в контейнерах — 21,7 млн т (+3,0%), минудобрений — 6,1 млн т (+17,0%). Объем перевалки черных металлов сократился до 11,6 млн т (-17,6%), руды — до 3,6 млн т (-8,5%), лесных грузов — до 2,3 млн т (-29,4%). Существенно сократился объем перевалки зерновых грузов (-72,5%).

Объем перевалки наливных грузов составил 165,0 млн т (+10,3%), в т.ч. сырой нефти — 104,0 млн т (+9,3%).

Экспортных грузов перегружено 222,4 млн т, что на 3,5% больше аналогичного периода 2012 г., импортных грузов — 23,5 млн т (+9,9%), транзитных — 22,6 млн т (+0,3%), каботажных — 15,6 млн т (+22,9%).

Грузооборот порта Джурджулешть за 1 полугодие 2013 г. снизился

Грузооборот порта Джурджулешть (Молдова) за 1 полугодие 2013 г. снизился на 7% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 147,5 тыс. т. При этом контейнерооборот порта вырос в 3 раза, сообщает *Publika*. Снижение объема перевалки неконтейнерных грузов объясняется последствиями засухи 2012 г. (основным неконтейнерным грузом порта являются зерновые).

Грузооборот порта Клайпеда с учетом терминала Бутинге за 6 месяцев вырос

Грузооборот Клайпедского порта (Литва) за 6 мес. 2013 г. вырос на 2,3% к уровню января—мая 2012 г. — до 21,6 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. В июне т.г. в порту было перевалено 3,3 млн т грузов (-4,7%).

За июнь т.г. через Клайпедский порт без учета терминала Бутинге было перевалено 2,63 млн т грузов (-9,2%), а через Бутинге — 701 тыс. т грузов (+17%).

Грузооборот сырой нефти в порту составил 701 тыс. т (+17%), нефтепродуктов — 473,9 тыс. т (-20,7%), сыпучих натуральных и химических удобрений — 618 тыс. т (-19,7%), сельхозпродуктов — 142,6 тыс. т (+40,6%).

Объем перевалки угля через Baltic Coal Terminal в январе—июне сократился

Объем перевалки угля через Baltic Coal Terminal (Вентспилс, Латвия) в январе—июне 2013 г. сократился на 11,3% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 2,354 млн т, сообщает пресс-служба стивидорной компании. Грузооборот предприятия в июне т.г. сократился на 43%, составив 294,2 тыс. т.

К ТЕМЕ:

Baltic Coal Terminal отгрузил самую крупную в истории балтийских портов партию российского угля

Стивидорная компания АО "Baltic Coal Terminal" в порту Вентспилс (Латвия) 3.07.2013 г. отгрузила крупнейшую судовую партию угля в истории Балтийских портов. У причала № 28 на балкер Chiara было погружено 111 тыс. т энергетического угля компании Mir Trade AG назначением в Великобританию, сообщает пресс-служба стивидорной компании.

В настоящее время судовая партия, погруженная на судно Chiara DWT 115000 длиной 255 м и шириной 43 м (флаг Либерия), является самой большой партией российского угля из когда-либо погруженных в Балтийских портах.

Погрузка судна заняла менее трех суток, а максимальная интенсивность грузообработки составила 50 тыс. т в сутки.

Грузооборот порта Хамина-Котка за 1 полугодие вырос

Грузооборот порта Хамина-Котка (Финляндия) за 1 полугодие 2013 г. вырос на 3,5% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 7,37 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. Объем перевалки экспортных грузов возрос на 2,1% — до 4,9 млн т, в т.ч. бумаги на 5,9% — до 1,44 млн т, целлюлозы на 19,7% — до 689,8 тыс. т, леса на 16,1% — до 700 тыс. т, балкерных грузов на 50% — до 631,9 тыс. т. Объем перевалки импортных грузов возрос на 6,3%, в т.ч. леса вырос на 12%. Объем перевалки транзитных грузов вырос на 1,5%, внутренних грузов снизился на 13%.

Контейнерооборот порта вырос на 5,9% — до 323,95 тыс. TEU, количество перегруженных автомобилей возросло на 27,5% — до 56,92 тыс. ед., количество судозаходов снизилось на 3% — до 1337 ед.

Грузооборот порта Лиепая за 1 полугодие снизился

Грузооборот порта Лиепая (Латвия) за 1 полугодие 2013 г. снизился на 29,1% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 2,49 млн т, сообщает ИАА *ПортНьюс*. В т.ч. объем перевалки зерновых сократился на 37,8% — до 835,2 тыс. т, стройматериалов снизился на 15,5% — до 208 тыс. т, лесных грузов сократился на 30,8% — до 279,9 тыс. т, угля уменьшился на 56,8% — до 48,2 тыс. т, нефтепродуктов снизился на 17,9% — до 97 тыс. т, нефти возрос на 44,7% — до 82 тыс. т, химгрузов вырос на 21,1% — до 47 тыс. т, металлолома уменьшился на 84,3% — до 59,8 тыс. т, черных металлов снизился на 5,4% — до 182,4 тыс. т, цветных металлов упал на 51,6% — до 74,5 тыс. т.

Грузооборот порта Рига за 1 полугодие снизился

Грузооборот порта Рига (Латвия) в январе—июне 2013 г. снизился на 7,4% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 17,402 млн т, сообщает ИАА *ПортНьюс*. В т.ч. объем перевалки угля сократился на 12,8% — до 6,73 млн т, нефтепродуктов — на 8,3% — до 3,978 млн т, древесной стружки — на 7,4% — до 486,8 тыс. т, зерновых — на 82,6% — до 63,6 тыс. т, химгрузов — возрос на 13,2% — до 803,8 тыс. т.

Контейнерооборот порта вырос на 3% — до 183,876 тыс. TEU. Объем перевалки грузов Ro-Ro увеличился на 2,5% и составил 296,2 тыс. т.

Отгрузка азербайджанской нефти из порта Джейхан в 1 полугодии 2013 г.

Объем отгрузки азербайджанской нефти из турецкого порта Джейхан в январе—июне 2013 г. составил 15 млн т, сообщает *1news.az*.

Нефть Государственного нефтяного фонда Азербайджана составила из этого количества 8,84 млн т.

Развитие логистического центра в Одесском МТП может заинтересовать концессионеров

В июне т.г. на базе порта Антверпен (Бельгия) проводился семинар "Управление контейнерными терминалами", в котором приняли участие специалисты по логистике и коммерческой работе из 35 стран мира. В их числе замначальника службы логистики и коммерческой работы Администрации Одесского МТП Д. Бузиновский.

Как заявил Д. Бузиновский, при знакомстве с европейскими портами Антверпен, Зебрюгге (Бельгия), Роттердам (Голландия) наряду с технологиями работы контейнерных терминалов наибольший интерес участников семинара вызвали схемы функционирования логистических центров. В Одесском МТП сделаны первые шаги по созданию подобного центра. Однако необходимо развивать его инфраструктуру, создавать разветвленную сеть коммуникаций, складских помещений, сообщает пресс-служба Одесского МТП.

К ТЕМЕ:

Корейцы хотят участвовать в строительстве терминала в Одесской обл.

Южнокорейские компании планируют участвовать в строительстве терминала по перевалке сжиженного газа в Одесском регионе. Об этом заявил корейский посол в Украине Ким Ин-Цжун, сообщает *Viknaodessa.od.ua*.

Дипломат встретился с заместителем главы Министерства экономического развития и торговли Украины А. Максютой. По словам посла, участие корейцев в сооружении LNG-терминала — один из проектов, которые "требуют миллиардных инвестиций".

"ЛУКОЙЛ" модернизирует отгрузочный причал на Варандее

"ЛУКОЙЛ" намерен в 2013 г. модернизировать опорное основание стационарного морского ледостойкого отгрузочного причала Варандейского терминала, сообщает *Интерфакс*.

"ЛУКОЙЛ" поясняет, что в целях дальнейшей безопасной эксплуатации причала необходимо выполнить работы по укреплению и защите основания от размывов и работы по заглублению и засыпке оголенных участков нефтепровода до проектных отметок.

Также в т.г. планируется внедрение банка качества на перевалку и транспортировку нефти и ввод в эксплуатацию эвакуационной системы аварийного удаления нефти из морской части.

Власти Ленобласти выделят средства на закупку плавпричалов

Власти Ленинградской области в 2014 г. выделят на закупку плавпричалов 15 млн руб. с последующей передачей их администрациям муниципальных районов, сообщает пресс-служба Ленобласти. Эксплуатацию причалов можно будет осуществлять на условиях аренды. Возможен также вариант государственно-частного партнерства — приобретение причалов на условиях совместного финансирования муниципальными образованиями и инвесторами.

Концепция строительства пристаней для маломерных судов в Ленинградской обл., рассчитанная до 2020 г., определяет наиболее перспективные территории для развития объектов водной инфраструктуры. Это побережье реки Нева во Всеволожском и Кировском районах, побережье и острова Финского залива в Выборгском районе, побережья реки Вуокса, Суходольского и Ладожского озер в Приозерском районе, берега устьевой части реки Волхов в Волховском районе, а также реки Свирь в Лодейнопольском и Подпорожском районах.

В порту Агидель планируется развивать перевалку нефтепродуктов

В порту Агидель (Башкортостан) планируется развивать перевалку темных нефтепродуктов и сухогрузов, сообщает пресс-служба правительства республики. Об этом шла речь в ходе выездного совещания по вопросам развития города Агидель под руководством президента Башкортостана Рустэма Хамитова. Р. Хамитов побывал на сухогрузном терминале и терминале налива темных нефтепродуктов. Здесь обсуждался вопрос принадлежности объектов порта. Выяснилось, что полноценной эксплуатации порта мешает его юридическая раздробленность: часть объектов находится в частной собственности, часть — в федеральной. Президент Башкортостана интересовался перспективами дальнейшего развития порта. По словам проектировщиков, планируется построить новую причальную стенку, имеющаяся уже не удовлетворяет техтребованиям. Кроме того, в настоящее время идет работа над реконструкцией сухогрузного терминала. С этого терминала можно будет отправлять до 2 млн т грузов.

Терминал налива темных нефтепродуктов в настоящее время не работает. Его эксплуатация экономически невыгодна из-за отсутствия трубопроводного транспорта для темных нефтепродуктов. Для запуска терминала прорабатываются различные варианты.

Предполагается, в частности, развить емкостный парк и создать условия для швартовки судов класса "река—море" и "река—река" с тем, чтобы можно было перегружать темные нефтепродукты с одного танкера на другой. На данный момент принято решение развивать этот терминал совместно с ОАО АНК "Башнефть".

Терминал Eurogate в порту Гамбург планирует перейти на работу от энергии ветра

В настоящее время терминал уже получает энергию от одного ветряка 141 м в высоту с лопастями по 58,5 м, планируется установить второй аналогичный ветряк, сообщает *Die Welt*. Таким образом руководство терминала намерено достичь полной энергетической независимости. Торжественный запуск первого ветряка мощностью 8,7 млн кВтч планируется летом 2013 г., объем инвестиций в его строительство достиг EUR4,8 млн.

Справка. *Eurogate — контейнерный терминал в порту Гамбург (Германия). Обладает 24 контейнерными кранами, глубины у причалов составляют 15,2 м. Предполагается расширение терминала до возможности перевалки 7 млн TEU ежегодно.*

Шанхай планируется сделать зоной свободной торговли с центром в порту Яншань

Шанхай планируется сделать зоной свободной торговли, центром которой станет порт Яншань, сообщает *Reuters*. В пределах зоны будет возможна конвертация юаня.

На площади размером 28 кв. км будет создана транспортная и коммуникационная инфраструктура, а также организована свободная от налогообложения зона как для китайских, так и для зарубежных предприятий.

Рабочая группа по строительству казахского терминала в порту Ляньюньган приступила к работе

Рабочая группа по изучению вопросов аренды и строительства терминала в порту Ляньюньган (Китай) приступила к работе. В ходе состоявшегося заседания группы казахстанская и китайская стороны обсудили масштабную карту местности и морпорта, рассмотрели перечень государственных структур, участвующих в согласовании ТЭО и проведении экспертиз. Также были рассмотрены нормативно-правовая база, регламентирующая мультимодальные перевозки, нормативные документы, определяющие производственно-технологические и организационно-договорные отношения между всеми участниками, сообщает *Inform.kz.*

Инвестором проекта строительства терминала в китайском порту является АО "Казахстан темир жолы". В соответствии с поручением правительства страны технико-экономическое обоснование проекта должно быть подготовлено к 2014 г. Проект призван обеспечить прямые транспортные маршруты в Казахстан и транзитом через Казахстан.

Gaussin получила контракт на поставку электротрейлеров

Gaussin Manugistique (R) SA (Франция), разработчик и производитель промышленных и портовых транспортных средств, получила крупный заказ на поставку самоходных электротрейлеров для перевозки контейнеров (ATT (R)), сообщает пресс-служба французской компании.

Заказчик — турецкий портовый и логистический оператор AKANSEL. Меморандум о взаимопонимании (MoU) был подписан 26.06.2013 г. на отраслевой выставке TOC CSC Europe (Роттердам). Контракт предусматривает поставку 40 автоприцепов, включая опцион на еще 60 транспортных средств.

Портовые трейлеры будут оснащены автоматической системой управления (Full Elec Power Pack), образцы которой были представлены на конференции и выставке TOC CSC. Система представляет собой полностью электрический силовой агрегат на основе литий-ионных аккумуляторов и может работать до 12 часов без подзарядки. На подзарядку уходит 2 часа.

ХСЗ отправил на ходовые испытания второй танкер проекта RST27

Полнокомплектный танкер проекта RST27 "СВЛ ЛОЯЛТИ", построенный на Херсонском судостроительном заводе, ушел на ходовые испытания, сообщает пресс-служба предприятия.

Это второе судно серии танкеров, которые предприятие строит по заказу группы компаний SVL (Мальта). Общая стоимость контракта составляет более $50 млн.

Судно предназначено для морской и смешанной ("река—море") транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60°С. Обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза.

Габаритная длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 6 м. Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков — 8100 куб. м, дедвейт в море — 6980 т при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м — 5378 т, скорость в эксплуатации — 10 узлов.

"Окская судоверфь" спустила на воду одиннадцатое судно проекта RST27

"Окская судоверфь" 10.07.2013 г. спустила на воду одиннадцатый серийный танкер "Волго-Дон макс" класса проекта RST27 дедвейтом в море/реке 7030/5428 т "ВФ Танкер-21", построенный для судоходной компании

"В.Ф.Танкер", сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

В сравнении с другими проектами бюро танкер нового проекта RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 716 т дедвейт в реке (если сравнивать с "Армадами") при повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район — по старой классификации РС), практически таком же расходе топлива, сохранении повышенной вместимости грузовых танков.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков — 8100 куб. м, дедвейт в море — 7030 т при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м — 5428 т, скорость в эксплуатации — 10,5 узла.

Rolls-Royce получила контракт на поставку оборудования для вспомогательных судов

Rolls-Royce подписала контракт с бразильской верфью Alianca S/ Industria Naval e Empresa de Navegacao (подразделение Fisher Group) и судовладельцем Asgaard Navegacao SA на проектирование и поставку оборудования для двух морских судов, строящихся для Asgaard. По сообщению британской компании, стоимость контракта — около 11 млн фунтов.

Поставка двух судов запланирована на 2015 г. Опцион включает строительство еще двух судов этого класса. Суда предназначены для ликвидации аварийных разливов нефти на шельфовых платформах (OSRV, проект UT 535 E) и доставки на берег собранной нефтяной смеси для последующей утилизации, сообщает *Portnews.ru.*

УТА рассматривает возможность строительства 20 судов RST-54

ООО "Управление транспортными активами" (Universal Cargo Logistics Holding) рассматривает возможность размещения заказа на строительство 20 судов проекта RST-54 на ОАО "Окская судоверфь" (Нижегородская область, Universal Cargo Logistics Holding). Об этом заявил директор по судоходной и судостроительной деятельности ООО "Управление транспортными активами" Ришат Багаутдинов. По его словам, первые 5 судов заказчик рассчитывает получить в 2014 г., строительство всей серии может быть завершено в 2016 г. Стоимость такого контракта может составить около $300 млн.

Примечание. *Проект RST-54 разработан "Морским инженерным бюро", представляет собой комбинированное судно-площадку/танкер дедвейтом 5500 т класса "М-ПР" РРР, предназначенное для перевозки щебня и других генеральных и навалочных грузов, 20- и 40-футовых контейнеров международного стандарта, металла, леса, угля, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также нефти и нефтепродуктов. Одновременная перевозка наливных грузов и грузов на открытой палубе не предусматривается.*

Верфь Fosen передала головное круизное судно компании Fjord Line

Судоверфь Bergen Group Fosen 8.07.2013 г. передала головной круизный паром MV Stavangerfjord судоходной компании Fjord Line в соответствии с пересмотренным графиком, сообщает пресс-служба норвежского холдинга.

Stavangerfjord станет одним из самых экологически чистых круизных судов, поскольку будет использовать в качестве топлива только сжиженный природный газ (СПГ). Помимо отсутствия выбросов серы, выбросы оксидов азота (NOx) уменьшены на 92%. На судне установлена система рекуперации тепла (WHR), преобразующая энергию расходуемого пара в электричество.

Инновационная конструкция корпуса, обеспечивающая уменьшение сопротивления воды и повышающая устойчивость судна, была разработана проектным бюро Bergen Group Fosen.

Длина судна — 170 м, количество кают — 300, вместимость — более 1500 пассажиров и 600 автомобилей.

Иран ввел в эксплуатацию судостроительные и судоремонтные доки

В Бендер-Аббасе (Иран) официально введены в эксплуатацию крупнейшие в стране доки, предназначенные для постройки и ремонта океанских судов, сообщает *IranNews*.

Доки предназначаются для постройки и ремонта нефтеналивных танкеров вместимостью до 300 тыс. т, длиной до 370 м, шириной до 80 м и осадкой до 14,5 м и LNG-танкеров вместимостью до 140 тыс. куб. м, длиной до 370 м, шириной до 80 м и осадкой до 14,5 м.

Отмечается, что ввод в эксплуатацию доков позволит ежегодно экономить около EUR300 млн валютных средств — производственная мощность доков обеспечивает постройку двух новых танкеров и ремонт 18-ти судов в год.

MOL испытает систему по уменьшению вредных выбросов на сухогрузе компании

Mitsui O.S.K. Lines, Ltd (MOL) намерена установить систему по уменьшению выбросов окислов азота на трех генераторах на одном из своих сухогрузов для демонстрационных испытаний, сообщает пресс-служба компании.

Система селективного каталического восстановления (SCR) была разработана совместно MOL, Yanmar, Ltd и Namura Shipbuilding Co., Ltd.

Эти испытания проводятся, чтобы соответствовать требованиям ИМО к двигателям стандарта Tier III NOx по уровню вредных выбросов.

Система SCR получила сертификат классификационного общества Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) 1.07.2013 г. и отвечает требованиям о предельно допустимых выбросах. Она отличается также высокой производительностью. Эта система была разработана в рамках программы ClassNK по совместным исследованиям и разработкам промышленных и академических центров.

Протяженность внутренних водных путей РФ увеличилась в 2013 г.

В Москве состоялось совместное заседание "Росморречфлота" и Общественного совета при "Росморречфлоте". Одна из главных тем этого заседания — информация о ходе навигации 2013 г. на внутренних водных путях (ВВП) России. На заседании присутствовали советник президента РФ И. Левитин, замминистра транспорта В. Олерский, вел собрание руководитель "Росморречфлота" Александр Давыденко, сообщает *Morvesti.ru.*

Как заявил начальник управления внутреннего водного транспорта "Росморречфлота" Ф. Шишлаков, протяженность внутренних водных путей увеличилась в 2013 г. на 283 км. Одновременно протяженность путей с гарантированными глубинами увеличилась. Прирост достигнут благодаря

включению в перечень ВВП подхода к причалу у острова Ямский протяженностью 20 км и участка реки Енисей от п. Игарка до п. Дудинка протяженностью 263 км. Эксперт заявил, что одна из главных тенденций т.г. — рост экспортных перевозок по ВВП России.

Спрос на круизы по России с начала 2013 г. вырос

Российский круизный рынок смог преодолеть наблюдавшуюся с 2009 г. тенденцию к падению интереса к этому виду туризма — с начала 2013 г. наблюдается рост спроса на круизы по России на 35—40%. Об этом заявил президент союза "Национальная палата судоходства" А. Клявин, сообщает *Portnews.ru.*

По его словам, в майские каникулы на ряде направлений наблюдалась стопроцентная загрузка судов. В число наиболее популярных маршрутов вошли Москва—Петербург, Москва—Соловки, Москва—Пермь.

Судовладельцам РФ для обновления речного круизного флота требуется господдержка

Российским судовладельцам для реализации проектов по обновлению флота необходима дополнительная государственная поддержка. Об этом заявил президент союза "Национальная палата судоходства" А. Клявин, сообщает *Portnews.ru.*

По его словам, у судовладельцев в настоящее время в основном отсутствует возможность строить новый пассажирский флот за счет собственных средств, а долгосрочное банковское финансирование на срок свыше 25 лет недоступно. При этом срок окупаемости одного нового круизного судна с учетом необходимости выплачивать проценты по привлеченным кредитам, превышает 30 лет.

В настоящее время средний возраст российского речного пассажирского флота — более 40 лет.

Dockwise заключила несколько контрактов на общую сумму $175 млн

Компания Dockwise (дочерняя структура Royal Boskalis Westminster NV (Boskalis) получила несколько контрактов общей стоимостью около $175 млн. Контракты заключены на транспортировку тяжелых проектных грузов и услуги по их установке, сообщает пресс-служба группы Boskalis.

Краткосрочные контракты, в основном на транспортировку СПБУ, будут выполнены в течение следующих двух месяцев. Они включают, например, транспортировку новой буровой установки из Сингапура в Бразилию в 2013—14 гг. на судне Dockwise Vanguard.

Из четырех долгосрочных контрактов 2 включают транспортировку в Малазию и установку в 2015 г. блоков корпуса и верхней надстройки буровой установки (вес 15 тыс. т) и транспортировку в 2016 г. производственной платформы для Statoil из Кореи в Норвегию. Также Dockwise в 2015 г. выполнит установку верхнего строения для разработки месторождения Aasta Hansteen в Северном море.

Справка. *Royal Boskalis Westminster NV является ведущим мировым поставщиком услуг в сегменте дноуглубительных работ, создании морской инфраструктуры, услуг по транспортировке и установке объектов для шельфовых и морских энергетических проектов, буксировке и спасательным операциям. Группа владеет флотом из 1,1 тыс. судов и осуществляет операции в 75 странах по всему миру. Общая численность сотрудников группы Boskalis — около 15,6 тыс. чел.*

Работы по расширению Панамского канала завершатся в 2015 г.

Работы по расширению Панамского канала полностью завершатся в апреле 2015 г., сообщает РИА *Новости*.

По данным строителей, в декабре 2014 г. закончатся работы в атлантическом секторе канала, а еще через 4 месяца — в тихоокеанском.

Работы по расширению Панамского канала были начаты в 2007 г., примерная стоимость реконструкции оценивается в $5,3 млрд.

Эксперты заявляют, что в итоге пропускная способность этого водного пути из Тихого в Атлантический океан возрастет в 2 раза — с 300 до 600 млн т в год.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Поезд "Викинг" претендует на две европейские награды

12.11—13.11.2013 г. в Лондоне состоится Европейский конгресс железных дорог, на котором будут вручены награды самым инновационным проектам в области железных дорог и отмечены проекты хорошей практики. АО Lietuvos gelezinkeliai (Литовские железные дороги) с проектом интермодального поезда "Викинг" уже отобрано в число претендентов на награды в двух категориях — "Оператор года европейских грузоперевозок" и "Лучший интегрированный проект Европы".

В каждой из этих категорий было получено примерно по 300 заявок, для окончательной оценки отобрано 78 заявок, сообщает *logistic.ru.*

Примечание. *Председатель судейской коллегии наград железных дорог Европы Б. Симпсон назвал интермодальный поезд "Викинг" примером действенного и координированного сотрудничества администраций железных дорог Литвы, Беларуси и Украины.*

Польская компания предлагает продлить маршрут поезда "Зубр" до Катовице

ООО "ПКП ЛХС" (Польская широколейная железная дорога) предложило дополнить маршрут контейнерного поезда "Зубр" (Таллинн—Рига—Минск—Киев—Одесса) ответвлением Украина—Польша по широкой колее. Конечной точкой предлагается сделать Катовице, с выходом на нее через ж/д терминал "Славкув", входящий в структуру ООО "ПКП ЛХС" и специализирующийся на обработке контейнерных грузов. Точкой отправления по новому маршруту предлагается сделать Киев, сообщает *РЖД-Партнер.*

Из Ильичевска в Киев будет ходить новый контейнерный поезд

24.07.2013 г. отправится в первый рейс новый контейнерный поезд "Ильичевец", который будет курсиро-

вать между Ильичевском и Киевом. Поезд является совместным проектом транспортно-экспедиторской компании "Левада Карго", "Контейнерного терминала Ильичевск" и УГЦТС "Лиски". Он представляет собой 33 ед. 80-футовых платформ. Подвижной состав, автомобильный парк и терминальные мощности для проекта предоставлены УГЦТС "Лиски". Оператором поезда выступает "Левада Карго".

Подробнее см. блок "Организация перевозок".

Во 2 квартале тарифы на грузоперевозки ж/д транспортом выросли

По данным Государственной службы статистики Украины, во 2 квартале 2013 г. индексы тарифов на грузовые перевозки ж/д транспортом в нашей стране возросли на 4,4% по сравнению 1 кварталом 2013 г. В частности, индексы тарифов на транспортировку нефти и темных нефтепродуктов, светлых нефтепродуктов, угля, железной руды, хим- и минудобрений, кокса, зерновых культур, лесных грузов и цемента составили 104%. При этом индекс тарифов на перевозки минерально-строительных грузов увеличился на 7,5%, сообщает *depo.ua*.

Украина ввела тарифные скидки для ряда нефтегрузов

"Укрзалізниця" ввела тарифные скидки для ряда нефтегрузов, существенных с точки зрения поддержания транзитной грузовой базы. В частности, введена скидка на 53% для вакуумного газойля белорусского происхождения, направляемого для перевалки через порты Украины. Подпадающие направления перевозок — от погранстанции Бережесть до Одесского, Николаевского и Севастопольского портов. Условие применения льготного положения — обеспечение не менее 25 тыс. т консолидированного среднемесячного объема перевозок.

Кроме того, увеличена скидка на перевозку транзитного мазута (вне привязки к маршруту и объемам). Если ранее скидка для данной транзитной номенклатуры составляла 43%, то новое положение увеличивает ее до 76%.

Усиленная льгота для мазута пролонгирована до сентября 2013 г. Льготное положение для вакуумного газойля установлено до окончания т.г., сообщает *РЖД-Партнер*.

Fitch понизил прогноз по рейтингам "Укрзалізниці"

Агентство Fitch Ratings изменило со "Стабильного" на "Негативный" прогноз по рейтингам "Укрзалізниці" и подтвердило ее рейтинги. Данные рейтинговые действия последовали за проведенным агентством пересмотром со "Стабильного" на "Негативный" прогноза по рейтингу дефолта эмитента (РДЭ) Украины.

Изменение прогноза обусловлено применением методологии Fitch "Присвоение рейтингов местным и региональным органам власти за пределами США", согласно которой местные и региональные органы власти не могут иметь рейтинг выше суверенного рейтинга. Прогноз по рейтингу "Укрзалізниці" пересмотрен, т.к. рейтинги компании увязаны с рейтингом ее спонсора, Украины.

Долгосрочные рейтинги в иностранной и национальной валюте подтверждены на уровне "B", прогноз изменен со "Стабильного" на "Негативный". Национальный долгосрочный рейтинг подтвержден на уровне "BBB+(ukr)", прогноз изменен со "Стабильного" на "Негативный". Краткосрочный рейтинг в иностранной валюте подтвержден на уровне "B", сообщает *ЛІГАБізнесІнформ*.

"Укрзалізниця" настаивает на эффективном использовании вагонного парка

Ситуация с задержками грузовых поездов по вине некоторых грузовладельцев на магистральных путях несколько улучшилась. Так, по состоянию на 9.07.2013 г. пять поездов простаивали на подходах к предприятиям заказчиков. В частности, на ПЖД ожидает погрузки 1 пустой склад, на Юго-Западной ж/д задержаны 5 пустых складов.

Из-за нарушения предприятиями нормативных сроков погрузки и выгрузки задержаны и изъяты из обращения 1099 вагонов.

"Укрзалізниця" настаивает на соблюдении норм единого технологического процесса (ЕТП) и требует от грузоотправителей и грузовладельцев своевременного возврата дефицитного подвижного состава, сообщает пресс-служба ведомства.

На ПЖД подвели итоги эффективности вагонного и локомотивного парка

За 6 месяцев 2013 г. среднесуточный пробег локомотива на ПЖД составил 483 км (105,7% к плану и 105,3% к уровню прошлого года), а его среднесуточная производительность — на уровне 1366 тыс. ткм брутто (104,6% к плану и 105,7% к прошлому году).

Оборот груженого вагона за отчетный период был ускорен к плану на 0,07 суток, оборот грузового вагона — на 0,22 суток (до 1,66 и 4,18 суток, соответственно).

Участковая скорость выполнена на уровне 37,7 км/ч, что составляет 101,9% к плану и к уровню 2012 г., сообщает пресс-служба ПЖД.

За 6 месяцев в вагоноремонтных депо ПЖД было отремонтировано 5,585 тыс. грузовых полувагонов

В т.ч. деповской ремонт прошли 5,408 тыс. вагонов, капитальный — 177. В частности, в вагонном депо Нижнеднепровск-Узел было отремонтировано 1085 вагонов, Верховцево — 274, Батуринская — 1125, Мудреная — 932, Пятихатки — 445, Пологи — 599, Мелитополь — 456, Запорожье-Левое — 36, Джанкой — 633, сообщает пресс-служба ПЖД.

"Укрзалізниця" подвела итоги эксплуатационной работы тягового подвижного состава за 1 полугодие

Эксплуатационный грузооборот локомотивов "Укрзалізниці" за 6 месяцев т.г. составил более 176090 млн ткм брутто; общий эксплуатационный грузооборот — 105599 млн ткм нетто, транзитные перевозки — 17267,5 млн ткм.

Среднесуточный пробег локомотива составил 505 км (103,5% к плану и 104,8% к прошлому году). Среднесуточная производительность локомотивного парка — 1456 тыс. ткм брутто (103,2% к плану и 105,3% к прошлогоднему). Средний вес грузового поезда — 3448 т (101,1% к плану и 100,8% к прошлому году). Средняя участковая скорость локомотивов составляет 40,2 км/ч, средняя участковая скорость в грузовом движении — более 45,5 км/час.

Оборот грузового вагона составляет 8 суток — 100,4% к плану, в т.ч. груженого — 3,34 суток (103% к плану).

В 1 полугодии погрузка на Одесской ж/д снизилась на 7%

За 6 месяцев т.г. на Одесской ж/д было погружено 13 млн т грузов (210,737 тыс. вагонов), что составляет 93% к показателю соответствующе-

го периода прошлого года. При этом среднесуточная погрузка составила 71,354 тыс. т (1,164 тыс. вагонов), что меньше запланированного примерно на 6 тыс. т. Среднесуточный показатель выгрузки грузов составил 3,864 тыс. вагонов (+0,8%).

Средний вес грузового поезда брутто составил 3,388 тыс. т, средняя техническая скорость — 45,9 км/ч. Оборот грузового вагона составил 3,45 суток, оборот местного вагона — 2,36 суток.

С начала года погружено 3,4 млн т стройматериалов, 1,3 млн т цветной руды, 1,1 млн т зерна и т.д. Наибольший удельный вес в погрузке железной дороги — 31,3% — составили импортные грузы (4,046 млн т).

COSCO примет участие в приватизации греческих железных дорог

Глава китайской компании COSCO (China Ocean Shipping Company) Вэй Цзяфу в ходе переговоров в Афинах заявил о готовности принять участие в приватизации железных дорог Греции TRAINOSE, а также порта Пирей.

По официальной информации, конкурс по продаже TRAINOSE будет объявлен после согласования его проведения с комиссией Евросоюза по конкуренции.

Справка. *COSCO — один из мировых операторов контейнерных морских перевозок. Ранее компания заключила концессионное соглашение на 35 лет на использование части портовых мощностей Пирея, сообщает* alltransnews.ru.

О своем интересе к TRAINOSE, а также греческим портам неоднократно заявляли "РЖД".

За 6 месяцев "РЖД" перевезли почти 681 млн т

Это на 3,9% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Внутренние перевозки за отчетный период сократились на 4,1% — до 407,7 млн т, международные — на 3,7% — до 273,2 млн т (в т.ч. через порты перевезено 120,1 млн т со снижением 2,3%, через погранпереходы — 153,1 млн т со снижением 4,7%).

Импорт в 1 полугодии сократился на 0,4% — до 56,8 млн т, в т.ч. через порты перевезено 5,8 млн т (+8,9%), через погранпереходы — 50,9 млн т (-1,4%). Экспорт снизился на 3,8% — до 200,6 млн т, в т.ч. через порты перевезено 113,6 млн т (снижение на 2,9%), через погранпереходы — 86,9 млн т (-5%).

Транзит за отчетный период сократился на 12,3% — до 15,9 млн т, в т.ч. через порты перевезено почти 610 тыс. т (+1,3%), через погранпереходы — 15,3 млн т (снижение на 12,8%), сообщает *Прайм.*

За 6 месяцев погрузка на СвЖД составила 63 млн т

Согласно оперативной информации в июне 2013 г. погрузка на Свердловской ж/д (СвЖД, филиал "РЖД") составила 11 млн т (-0,5% к аналогичному периоду 2012 г.). Грузооборот составил 14,8 млрд тарифных ткм (+3%).

За 6 месяцев 2013 г. погрузка составила 63 млн т, что на 2,2% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. В частности, было погружено: нефти и нефтепродуктов — 17,08 млн т (+11,7% к январю—июню 2012 г.), стройгрузов — 11,04 млн т (-16,4%), черных металлов — 5,4 млн т (-2,5%), лома черных металлов — 1,3 млн т (-8,6 %), руды железной и марганцевой — 6,4 млн т (+2,9%), хим- и минудобрений — 5,6 млн т (-6%), промсырья и формовочных материалов — 4,1 млн т (+15%), кокса — 592,2 тыс. т (-19,2%), цемента — 1,1 млн т (-6,2%), лесных грузов — 1,0 млн т (-8,0%), руды цветной и серного сырья — 3,2 млн т (+2,3%), химикатов и соды — 2,1 млн т (-8,6%), каменного угля — 393,7 тыс. т (-26,8%), зерна и продуктов перемола — 77,3 тыс. т (-71,3 %). Грузооборот с начала года составил 91,58 млрд тарифных ткм (-0,3%).

По словам начальника СвЖД А. Миронова, при снижении погрузки дорога испытывает значительные затруднения в организации эксплуатационной работы. В настоящее время 12% всех путей магистрали заняты вагонами, из которых более 60% — порожние, ожидающие погрузки.

К ТЕМЕ:

СвЖД внедрит технологию движения грузовых поездов по расписанию на 7 новых направлениях

Ключевым фактором, обеспечивающим повышение качества перевозки и оперирования подвижным составом, становится организациия доставки грузов в установленный срок — в первую очередь, в поездах, следующих по расписанию**.** С января по июнь на СвЖД по твердым ниткам графика проследовало 1598 грузовых поездов (в 1 полугодии 2012 г. — 1316 поездов), сообщает пресс-служба "РЖД".

В 2013 г. СвЖД внедряет технологию движения грузовых поездов по расписанию еще на 7 перспективных направлениях (Соликамск—Вентспилс, Соликамск—Забайкальск, Экибастуз 2—Малорефтинская, Бокситы—Благодать, Ноябрьск 2—Зелецино, Ноябрьск 2—Каучук, Ноябрьск 2—Копылово). Это позволит повысить стабильность и равномерность поставок сырья, а также вывоза готовой продукции промышленных предприятий региона, сообщает пресс-служба "РЖД".

СвЖД постепенно наращивает среднесуточные темпы погрузки

Во 2 квартале 2013 г. СвЖД сократила отставание уровня погрузки к 2012 г. Если за 3 месяца т.г. среднесуточная погрузка составляла 334,2 тыс. т с отставанием к аналогичному периоду 2012 г. на 3,6%, то по объемам погрузки за 2 квартал 2013 г. СвЖД значительно приблизилась к уровню прошлого года — фактически отгружалось 362,1 тыс. т в сутки (2012 г. — 365,4 тыс. т в сутки), снижение к 2012 г. сокращено до -0,9%. Рост погрузки к 1 кварталу составил +8,3%, или почти 28 тыс. т ежесуточно.

В январе—июне ЮВЖД снизила погузку

В 1 полугодии 2013 г. погрузка на Юго-Восточной ж/д (ЮВЖД, филиал "РЖД") составила 41,18 млн т, что на 3,1% меньше, чем за аналогичный период 2012 г., и 99,5% к плановому заданию. В номенклатуре грузов лидировали нефть (106% к заданию), хим- и минудобрения (104%), граншлаки (119%) и металлолом (111%). Меньше запланированного погружено промсырья — 90% и жмыха — 83%, сообщает *alltransnews.ru.*

В июне 2013 г. погрузка на ЮВЖД составила 240,7 тыс. т в сутки, что составляет 100,7% к плану и 96,3% к аналогичному показателю 2012 г. Всего в отчетном месяце на ЮВЖД было отправлено 7,22 млн т грузов.

В июне на магистрали по расписанию было отправлено 355 грузовых поездов (в т.ч. 220 в местном сообщении, а 133 — в междорожном). В среднем на ЮВЖД отправлялось 12 грузовых поездов в сутки (в т.ч. семь — в местном сообщении).

В 1 полугодии Горьковская ж/д снилила объем погрузки

В январе—июне 2013 г. Горьковская ж/д (ГЖД, филиал ОАО "РЖД")

погрузила 17,5 млн т грузов, что на 7,2% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. Погрузка нефтегрузов составила 7,4 млн т, леса — 1,5 млн т, строительных грузов — 1,4 млн т, цемента — 1,2 млн т, черных металлов — 1,1 млн т, лома черных металлов — 0,6 млн т, химудобрений — 1 млн т, химикатов — 1,1 млн т, промышленного сырья — 0,7 млн т.

Грузооборот ГЖД в январе—июне 2013 г. составил 105 млрд тарифных ткм (в январе—июне 2012 г. — 110,2 млрд тарифных ткм).

По итогам 1 полугодия 2013 г. по ГЖД было проведено 2,88 тыс. составов повышенного веса, что на 801 поезд больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом 796 составов было весом 9 тыс. т, а 1,32 тыс. — сдвоенные поезда, сообщает *alltransnews.ru*.

В 1 полугодии ДВЖД увеличила перевозку грузов в контейнерах

За 6 месяцев 2013 г. ДВЖД увеличила перевозку грузов в контейнерах на 11,8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 819,6 тыс. т (против 732,9 тыс. т в 2012 г.). Значительное увеличение погрузки достигнуто по станциям Находка — 30,2%, Первая речка — 19,6%, Артем-Приморский-1 — 38,1%, Уссурийск — 77,1% за счет подхода судов с контейнерами в порты Дальнего Востока из стран АТР.

Отмечен рост перевозок импортных грузов в контейнерных поездах. Предъявление данного груза за 6 месяцев составило 1 млн т (+43,3%). Всего за 6 месяцев 2013 г. отправлено 949 контейнерных поездов (+44,8%).

Примечание. *За отчетный период со станции Находка-Восточная с начала 2013 г. появились новые направления: Кожухово, Купавна, Суземка—Чоп (на Словакию). Также с января 2013 г. производится отправление контейнерных поездов со станций: Мыс Чуркин, Рыбники, Уссурийск. По станции Угольная заключен договор на отправление контейнерных поездов, но отправление пока не осуществлялось.*

Ускоренные контейнерные поезда на ДВЖД нарастили скорость

По итогам 6 месяцев 2013 г. скорость ускоренных контейнерных поездов на ДВЖД превысила норматив на 103 км в сутки и составила 992 км в сутки (уровень 2012 г. составлял 871 км в сутки).

Поезда формируются согласно заявкам грузоотправителей. Станции формирования — Владивосток, Находка-Восточная, Мыс Чуркин, Уссурийск.

Справка. *Ускоренный поезд следует в пути 7—8 дней, двигаясь до станции назначения с минимальными остановками со скоростью пассажирского поезда. В условиях обычной отправки груз до места назначения идет до 20 дней, сообщает* Rzd-partner.ru.

В июне 2013 г. на Московской ж/д снизились объемы погрузки

В июне 2013 г. на Московской ж/д (МЖД) было погружено 211,9 тыс. т (против 219,6 тыс. т за аналогичный период 2012 г.).

Среди регионов Московской магистрали наибольший объем погрузки производился в Московско-Рязанском регионе — 61,7 тыс. т. Наименьший — в Тульском регионе — 31,8 тыс. т.

Основную долю погрузки на МЖД составили нефтепродукты, строительные материалы, каменный уголь, сообщает *alltransnews.ru*.

Примечание. *За 6 месяцев 2013 г. производительность локомотива на Московской железной дороге (МЖД) составила 1,5 тыс. ткм, что на 0,9% меньше, чем за аналогичный период 2012 г.*

В июне 2013 г. погрузка на Куйбышевской ж/д снизилась на 0,8%

За 6 месяцев 2013 г. погрузка на Куйбышевской ж/д составила 35,5 млн т, что на 1,4% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В то же время с начала года достигнуто увеличение объемов погрузки по 11 номенклатурным группам. Наибольший прирост погрузки отмечен при перевозках флюсов (рост в 20 раз, отгружено 38,5 тыс. т), каменного угля (+30,9%, отгружено 298,2 тыс. т), огнеупоров (+24,1%, отгружено 35,5 тыс. т), строительных грузов (+7,3%, отгружено более 3,23 млн т) относительно аналогичного периода прошлого года.

За июнь 2013 г. на Куйбышевской ж/д было погружено более 6 млн т грузов, что на 0,8% ниже аналогичного показателя 2012 г. Доля нефтепродуктов в общей погрузке составила 55,6%. По итогам июня 2013 г. рост был достигнут по 8 видам грузов (из 27 отгружаемых на КбшЖД номенклатур). Наибольшее увеличение отмечено при погрузке флюсов (в 30 раз, отгружено 14,8 тыс. т), каменного угля (+38,8%, отгружено 40,0 тыс. т), кокса (+29,7%, отгружено 87,9 тыс. т), сообщает пресс-служба "РЖД".

В 1 полугодии ВСЖД сократила погрузку

В 1 полугодии 2013 г. Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД, филиал ОАО "РЖД") сократила погрузку на 2,5% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 34,6 млн т.

За отчетный период уверенно росла погрузка каменного угля — рост на 3,1% (+387 тыс. т) по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. Также возросла погрузка цветных металлов (+8,1%, или 33 тыс. т), химикатов (+0,3%, или 1,5 тыс. т). Кроме того, наблюдается прирост погрузки грузов в контейнеры (+3,3%, или 33 тыс. т) к аналогичному периоду прошлого года.

Вместе с тем снизилась погрузка предприятий лесопромышленного комплекса (-5,3%, или 246 тыс. т), нефтяных грузов (-0,9%, или 64 тыс. т), железной руды (-1,8%, или 92 тыс. т), промышленного сырья (-31,8%, или -326 тыс. т), строительных материалов (-20,2%, или 307 тыс. т), бумаги (-15,6%, или 91 тыс. т).

В июне т.г. погружено 5,5 млн т различных грузов — на 4,9%, или 284 тыс. т меньше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает *РЖД-Партнер*.

Забайкальская ж/д нарастила объем погрузки

Согласно оперативным данным в январе—июне 2013 г. на станциях ЗабЖД было погружено 9,289 млн т грузов, что на 36,8% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. Снижение погрузки в т.ч. связано с вводом в эксплуатацию ВСТО-2 и сокращением объемов поставок нефти со ст. Сковородино в адрес дальневосточных морских портов.

За отчетный период было погружено: угля — 4,4 млн т (+14% к аналогичному периоду 2012 г.), нефти и нефтепродуктов — 2 млн т (-74,1%), строительных грузов — 1,1 млн т (-6,1%), импортных грузов — 831 тыс. т (+4,1%), лесных грузов — 230,7 тыс. т (-38,9%), зерна — 218,7 тыс. т. (-15,1%).

В июне погрузка составила около 1,5 млн т.

Объем грузоперевозки по железным дорогам Латвии снизился

В 1 полугодии 2013 г. грузоперевозки компании LDz Cargo (дочерняя компания латвийского железнодорожного предприятия Latvijas Dzelzcels)

сократились на 12,7% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 29,423 млн т.

Импортных грузов перевезено 25,254 млн т (-8,1% к уровню января—июня 2012 г.), в т.ч. через припортовые станции — 22,967 млн т (-10,4%).

Внутренние перевозки составили 436 тыс. т (-8,4%), сухопутный транзит — 1,455 млн т (-52,6%). На долю экспортных перевозок пришлось 2,278 млн т (-15%), в т.ч. через припортовые станции перевезено 785 тыс. т (-54,5%).

В июне т.г. грузоперевозки компании сократились на 13% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 4,4 млн т.

Завершение строительства железной дороги Баку—Тбилиси—Карс откладывается

Ранее строительство планировали завершить в т.г., однако, по словам президента Грузии М. Саакашвили, это будет сделано не ранее чем через 2 года.

М. Саакашвили отметил, что затягивание строительства опасно для Грузии, поскольку она может потерять свою функцию регионального центра. "Завершение железной дороги и порта в Лазика означало, что грузооборот во время вывода американских войск из Афганистана пришелся бы на Грузию", — сказал президент. В связи с этим М. Саакашвили заявил, что Грузия упустила этот шанс своей "осознанной" политикой.

Справка. *Прежние власти страны, представители партии М. Саакашвили "Единое национальное движение", планировали строительство нового города Лазика, а также порта Лазика у берегов Черного моря. После парламентских выборов 1.10.2012 г., когда победила коалиция грузинского миллиардера Бидзины Иванишвили "Грузинская мечта", новые власти не сочли целесообразным строительство нового города и порта, сообщает* ЦТС.

На полигоне ГЖД введена услуга по перевозке мелких партий грузов "РЖД Экспресс"

Услуга "РЖД Экспресс" разработана ОАО "РЖД" для повышения качества обслуживания клиентов в качестве альтернативы транспортировки в среднетоннажных контейнерах и почтово-багажным отправкам. Оказание данной услуги осуществляет ОАО "РЖД Логистика". К перевозке в крытых вагонах и крупнотоннажных контейнерах принимаются грузы весом от 20 кг.

На Горьковской магистрали было создано агентство по работе с мелкими партиями грузов (МПГ). Вместо среднетоннажных контейнеров грузоподъемностью 3 т и 5 т, которые в настоящее время практически выведены из эксплуатации, для перевозок небольших партий грузов, собранных от нескольких клиентов, ОАО "РЖД" решило использовать крупнотоннажные контейнеры и крытые вагоны.

В настоящий момент представительства агентства МПГ находятся в Нижнем Новгороде и Кирове, сообщает пресс-служба "РЖД".

8.07—11.07.2013 г. состоялась рабочая поездка делегации БЖД в Клайпеду и Калининград

По сообщению пресс-службы БЖД, в ходе визита в т.ч. планировалось провести с руководством Литовских железных дорог переговоры по вопросам совершенствования тарифной политики грузовых перевозок в международном сообщении. В число тем, намеченных для обсуждения, входило привлечение дополнительного транзита и оптимизация транспортно-логистических схем перемещения белорусской экспортной продукции в направлении литовских морских портов.

"РЖД" увеличат свою долю в австрийской компании FELB

В 2013 г. группа "РЖД" планирует увеличить свою долю до 50% в Far East Land Bridge Ltd. (FELB, Австрия), которая специализируется на транзитных контейнерных ж/д перевозках по маршруту Китай—Европа—Китай. Такие данные следуют из приложения к годовой отчетности "РЖД Логистики".

Справка. *Летом 2012 г. "РЖД Логистика" (дочернее предприятие ОАО "РЖД") сообщила о завершении сделки по приобретению 10% акций FELB. В конце апреля 2013 г. компания реализовала опцион на покупку 15,1% акций и увеличила свою долю в FELB до 25,3%.*

Ранее владельцем 10% FELB был "ТрансКонтейнер". Однако в 2012 г. оператор заключил соглашение с "РЖД Логистика" о передаче ей долга FELB на сумму $22,5 млн, сообщает РЖД-Партнер.

В самой FELB уже заявили, что российский партнер позволит компании эффективно управлять экспортно-импортными грузопотоками из Китая и Европы через Россию.

Комментарий. По мнению некоторых экспертов, данная покупка со стороны "РЖД" логична и обоснована. В первую очередь, эта логика заключается в продолжении работы по выстраиванию транспортного коридора Европа—Азия через территорию России, которую "РЖД" осуществляют через свои дочерние структуры, а также получении контроля над его ключевыми точками на всем протяжении маршрута и непосредственному участию в основных грузовых операциях.

По мнению аналитика "Инвесткафе" К. Завьяловой, актив FELB вписывается в планы по развитию "Объединенной транспортно-логистической компании". Теперь обе компании будут работать над повышением привлекательности транзитных грузопотоков по Транссибу. Однако если заметная синергия от сотрудничества с зарубежным оператором на направлении Китай—Европа и проявится, то только в долгосрочной перспективе.

"ПГК " создает представительство в Казахстане

В первой декаде июля в Астане состоялась встреча главы ОАО "Первая грузовая компания" ("ПГК") и НК "КТЖ" (Казахские железные дороги), в ходе которой были обсуждены вопросы расширения сотрудничества между компаниями. Стороны договорились о взаимодействии в развитии транспортно-логистического бизнеса на территории Казахстана, а также об использовании вагонов собственности "КТЖ" в перевозках "ПГК" на полигоне российских железных дорог. Кроме того, компании подписали меморандум о стратегическом сотрудничестве в сфере ж/д перевозок, ремонта подвижного состава "ПГК", а также договорились об открытии в Астане представительства "ПГК" — "Казахстан-Азия".

"Мы планируем создать ключевого игрока на ж/д рынке Казахстана. Помимо получения доли на операторском рынке, мы также рассматриваем возможности диверсификации бизнеса и расширения спектра предоставляемых услуг", — прокомментиро-

вал итоги встречи гендиректор "ПГК" О. Букин.

"РЖД" в 2013 г. повысят скорость грузовых поездов на 9 участках БАМа и Транссиба на ВСЖД

В 2013 г. ОАО "РЖД" планирует повысить скорость движения грузовых поездов на пяти участках Транссиба и четырех участках БАМа. Сделать это предполагается за счет укладки бесстыкового пути. В частности, на участках Черная—Среднеилимская (БАМ), Галачинский—Падунские пороги (БАМ) и Торея—Огневка (БАМ) скорость грузовых поездов после реконструкции пути увеличится с 60 до 70 км/ч, на участках Шуба—Тулюшка (Транссиб) и Парчум—Разъезд №9 (БАМ) — с 80 до 90 км/ч.

Скорость составов на участках Транссиба Разгон—Облепиха и Мостовой—Дивизионный возрастет с 70 км/ч до 75 км/ч и 80 км/ч, соответственно, а на участках Касьяновка—Новохрамцово и Черемхово—Макарьево (оба Транссиб) — с 40 км/ч до 60 км/ч и 50 км/ч, соответственно.

Как сообщалось ранее, ВСЖД в 2013 г. планирует увеличить долю бесстыкового пути до 41% от развернутой длины главных путей, уложив 345 км рельсового полотна на участках Транссиба и БАМа. За счет этого протяженность бесстыкового пути на магистрали вырастет до 2,572 тыс. км.

Завершились испытания крытого вагона с раздвижными боковыми стенами

На опытном полигоне ОАО "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава" (ВНИКТИ, дочернее общество ОАО "РЖД") завершились испытания перспективного универсального крытого вагона с раздвижными боковыми стенами и осевой нагрузкой 25 т, разработанного специалистами АО "Татравагонка" (Словакия). Вагон предназначен для перевозки тарных, пакетированных и габаритных штучных грузов; раздвижные стены облегчают его погрузку и разгрузку.

В ходе испытания особенно тщательно изучалось состояние боковых балок в узлах их соединения с концевыми и шкворневыми балками, т.к. конструкция не предусматривает хребтовой балки в средней части рамы. Еще одной целью испытаний было определить возможность замены используемой при производстве вагона легированной стали марки 460, осложняющей проведение сварочных работ, на низколегированную.

В результате прочностных испытаний ученые сделали выводы, что рама и надстройка крытого вагона с раздвижными боковыми стенами удовлетворяют всем необходимым требованиям. Кроме того, стало ясно, что при изготовлении рамы и надстройки крытого вагона можно заменить высоколегированную сталь на низколегированную, что упростит проведение сварочных работ.

"РЖД" очертят четкие критерии браковки литых деталей грузовых вагонов

ОАО "РЖД" разработало проект руководящего документа "Критерии браковки литых деталей тележек грузовых вагонов". В первой декаде июля документ был представлен для изучения заинтересованным сторонам.

В отличие от введенных ранее аналогов он предельно краток и содержит достаточно конкретные критерии браковки, что будет способствовать ускорению принятия решений относительно дальнейшей судьбы деталей тележек. Кроме того, это позволит исключить возможность произвольного толкования и последующих конфликтных ситуаций. До сих пор четкой регламентации браковки литья не было.

Важным также является то, что "РЖД" пригласили к участию в подготовке документа широкий круг заинтересованных сторон, сообщает *РЖД-Партнер.*

ФАС разрешила "Фоссло Кожифер-СП-технология" купить 100% акций Новосибирского стрелочного завода

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) разрешила структуре немецкой Vossloh Cogifer — ООО "Фоссло Кожифер-СП-технология" (ФКСПТ) — купить 100% акций ОАО "Новосибирский стрелочный завод" (НСЗ).

В мае ФКСПТ выиграла аукцион "РЖД" по продаже 75% минус 2 акции НСЗ, предложив 2,03 млрд руб. при стартовой цене 1,95 млрд руб.

Справка. *Vossloh Cogifer (входит в группу Vossloh) производит стрелочные переводы для железных дорог, метро и трамвайных линий.*

Запорожский электровозоремонтный завод привлек у Экспресс-банка кредит

Запорожский электровозоремонтный завод (Запорожье) привлек у входящего в группу средних Экспресс-банка (Киев) кредит в форме овердрафта в размере 18 млн грн. Срок кредитования — 1 год. Цель кредитования: пополнение оборотных средств. Договор заключен 3.07.2013 г., сообщает *Транспортный бизнес.*

"Укрзалізниця" заказала услуги по ремонту локомотивов на общую сумму 29 млн грн.

В частности, согласно собщению на сайте госзакупок, заказ "Укрзалізниці" получило ЗАО "Киевский электровагоноремонтный завод им. Январского восстания 1918 г." по процедуре закупки у одного участника, сообщает *РБК*.

Железнодорожные станционно-вокзальные комплексы и остановочные пункты будут строиться по европейским стандартам

С целью повышения уровня безопасности пассажиров на ж/д транспорте "Укрзалізниця" работает над разработкой отраслевых строительных норм, отвечающих стандартам безопасности и обслуживания пассажиров на станциях и пунктах остановки, действующих в государствах-членах Евросоюза. В настоящее время разработана и направлена на рассмотрение в Мининфраструктуры первая редакция отраслевых строительных норм (ГБН) "Сооружения транспорта. Служебно-технические здания и сооружения станционно-вокзальных комплексов и остановочных пунктов железодорожного транспорта. Проектирование, строительство". После вступления в силу данных отраслевых норм их необходимо будет учитывать в т.ч. при реконструкции уже существующих объектов.

Справка. *Новыми нормами будут введены евростандарты, в т.ч. касательно: минимальной ширины островных пассажирских платформ, а также обязательной установки на них барьеров безопасности; введения единого стандарта голосового предупреждения о приближении скоростных поездов на станциях и в пунктах остановки; введения единого стандарта ограничительной линии (полосы безопасности) на всех пассажирских платформах; обустройства так-*

тильными наземными и напольными указателями для людей с недостатками зрения и т.д.

За 6 месяцев железными дорогами Украины во всех видах сообщений было отправлено 206,577 млн пассажиров

Пассажирооборот остался на уровне прошлого года и составил 24221 млн пасс.км: в дальнем сообщении — 16044 млн пасс.км, в пригородном — 8176 млн пасс.км.

В 1 полугодии убытки "Укрзалізниці" от пригородных перевозок составили 1,672 млрд грн.

Среди основных причин убыточности — перевозка льготников, низкие тарифы и отсутствие госдотаций до уровня нулевой рентабельности.

За отчетный период украинские ж/д перевезли льготных категорий пассажиров на 160,3 млн грн., при этом получили компенсаций лишь 73,9 млн грн., или 46,1%. По состоянию на начало июля задолженность обладминистраций за перевозку льготников составляла 86,4 млн грн.

Справка. *Учитывая, что среди пассажиров в пригородном сообщении украинских железных дорог — около 80% льготников и железные дороги постоянно недополучают компенсации, у них отсутствуют средства на обновление подвижного состава. В настоящее время 55,5% инвентарного парка пассажирских вагонов эксплуатируются сверх установленного нормативного срока (более 28 лет), доля вагонов в возрасте от 10 до 20 лет составляет 2,3%, до 10 лет — 5,7%. Общий уровень износа составляет 86%.*

Предлагается возобновить курсирование поезда Киев—Чоп

В ВР поступил на рассмотрение проект постановления "О возобновлении движения пассажирского поезда № 7 сообщением Киев—Чоп". Согласно проекту постановления, КМУ поручается обеспечить возобновление курсирования пассажирского поезда № 7 сообщением Киев—Чоп и в течение месяца отчитаться о выполнении этого требования ВР.

Примечание. *"Укрзалізниця" в новом графике движения пассажирских поездов на 2013—2014 гг. в конце мая 2013 г. отменила курсирование пассажирского поезда № 7 сообщением Киев—Чоп. По новому графику ввела маршрут поезда категории "Интерсети" № 159/160 сообщением Киев—Тернополь. Стоимость проезда в 1-м классе нового поезда составляет 229 грн., во 2-м — 120—130 грн., что значительно дороже стоимости проезда предыдущего рейса Киев—Чоп.*

Кроме того, неудобство многим жителям населенных пунктов Украины доставляет сокращение количества остановок и то, что поезда отправляются слишком рано или приходят в пункт назначения слишком поздно.

Себестоимость ремонта пассажирских вагонов за год резко возросла

По сообщению пресс-службы ПЖД, в 2013 г. средняя себестоимость ремонта пассажирских вагонов возросла по сравнению с предыдущем годом на 52%. В т.ч. если плановая себестоимость деповского ремонта одного вагона в 2012 г. составила 85 тыс. грн., то в 2013 г. — уже 110 тыс. грн. (рост цены на 29%). Что касается капремонта одного вагона, то в 2012 г. его стоимость равнялась 125 тыс. грн., а уже в 2013 г. — 221 тыс. грн. (+76%).

Справка. *По состоянию на 1.07.2013 г. парк пассажирских вагонов ДЖД составляет 841 ед. В настоящее время средний возраст пассажирских вагонов магистрали составляет 28,2 года при нормативном сроке 28 лет. 55% (465 ед.) инвентарного парка пассажирских вагонов эксплуатируется сверх установленного нормативного срока, от 20 до 28 лет — 37,09% (319 ед.). Доля вагонов в возрасте от 10 до 20 лет составляет лишь 1,63% (14 ед.), а возрастом до 10 лет — 5% (43 ед.). Общий уровень износа составляет 86%.*

Чем старше подвижной состав, тем больше он нуждается в ремонте. План расходов на ремонт пассажирских вагонов в 2013 г. предусмотрен в размере 68,466 млн грн., что на 33% больше по сравнению с планом расходов 2012 г. (52,471 млн грн.).

Реализация проекта по продлению колеи 1520 в Европу переходит в практический этап

5.07.2013 г. в Вене участники четырехстороннего партнерства Breitspur Planungsgesellschaft mbH (железные дороги России, Словакии, Австрии и Украины) объявили о следующем шаге по реализации грузового ж/д коридора через Словакию до Вены. Тендер на проведение детальной оценки технических и экологических аспектов проекта будет объявлен в ближайшее время.

Объявление тендера поможет подготовить почву для будущего строительства выделенной грузовой магистрали длиной 430 км от словацкого Кошице до Вены (проект был представлен еще в 2008 г., и с тех пор в ЕС продолжались дебаты о том, нужно ли его реализовывать). По словам советника президента ОАО "РЖД" М. Гончарова, тендер может быть объявлен в течение нескольких недель. Процесс подготовки ТЭО разбит на несколько этапов (инженерные услуги для ТЭО, выбор маршрута и трассы, экологический анализ). Параллельно идет работа над полной бизнес-моделью. Тендер будет соответствовать всем условиям ЕС. Через несколько месяцев будет выбран генподрядчик. Сами работы займут от 15 до 18 месяцев. Общий объем инвестиций в транспортный коридор оценивается в EUR6,36 млрд. Предварительные расчеты показали, что проект даст многомиллиардную отдачу для всех 33 стран, которые будут связаны с этим коридором. Коридор позволит экономить клиентам до EUR1,5 тыс. с каждого контейнера.

Справка. *Проект выделенного грузового коридора был представлен национальными железнодорожными компаниями Австрии, России, Словакии и Украины в 2008 г. вслед за созданием совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH. Цель проекта — создание конкурентного прямого ж/д сообщения между Европой и Азией путем продления существующей линии с колеей 1520 мм от Кошице (Словакия) до Вены. Реализация проекта приведет к созданию сухопутного моста между Европой и Азией общей протяженностью почти 11 тыс. км, который обеспечит стабильную доставку грузов между континентами за 15 суток и менее, в противовес 35 суткам: таковы сроки доставки грузов по морю.*

Годовой объем грузоперевозок между Европой и Азией оценивается более чем в EUR458 млрд. Согласно оценкам организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Евразийский ж/д коридор через Транссиб в потенциале может увеличить этот объем в 5 раз. Пропускная способность Транссибирской магистрали — 1 млн ДФЭ. Проект позволит сэкономить клиентам до EUR1500 с одного контейнера в зависимости от стоимости груза. Предполагается, что грузовой коридор вступит в строй в 2025 г., сообщает пресс-служба "РЖД".

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

InterLogistika

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ТРАНСПОРТЕ И ЛОГИСТИКЕ

9 - 12 сентября 2013 года
Россия. Москва.
МВЦ "Крокус Экспо"

InterLogistika - ваш правильный выбор!

- Транспорт. Экспедирование. Логистика.
- Складская логистика
- Транспортно-логистическая инфраструктура
- IT-технологии в логистике
- Городская логистика
- Логистика в электронной торговле
- Логистика в таможне и ВЭД
- Стандартизация. Сертификация. Услуги
- Образование в логистике

Организаторы: MEDIA GLOBE; Крокус Экспо — Международный выставочный центр

Стратегический Партнер выставки: EALA — ЕвроАзиатская Логистическая Ассоциация (EALA)

Генеральный Спонсор: MEGASTORE — Megastore Smart Systems (ООО "Мегастор")

Поддержка и содействие:

- Комитет Государственной Думы по транспорту
- Министерство Транспорта Российской Федерации
- Российский Автотранспортный союз
- Ассоциация Российских Экспедиторов
- Гильдия Логистических операторов Московской торгово-промышленной палаты
- Ассоциация по развитию бизнес логистики (Республика Узбекистан)
- Координационный совет по логистике
- Гильдия профессиональных участников ВЭД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ Информационный партнер: РЖД ПАРТНЕР

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ Информационный партнер: Индустрия

ОФИЦИАЛЬНЫЙ Информационный партнер: Склад & техника

ДЕЛОВОЙ Медиа-Партнер: ЛОГИНФО — журнал о логистике в бизнесе

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ Интернет-Партнер: SKLADCOM.RU

Официальная газета выставки: Транспорт России

Выставка Interlogistika будет проходить одновременно с Международным грузовым автосалоном COMTRANS *!*

Тел./Факс: +7 (495) 961 22 62; E-mail: interlog-expo@mediaglobe.ru; www.interlog-expo.ru

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Украина должна искать для себя оптимальные варианты развития экономических рынков

Премьер-министр Николай Азаров выступил против противопоставления рынков Европейского Союза Таможенному союзу Единого экономического пространства (Россия, Беларусь, Казахстан). Об этом он заявил 11.07.2013 г., открывая заседание КМУ. "Украина должна энергично искать альтернативы на внешних рынках и работать над сбалансированностью внешней торговли. Еще раз подчеркиваю, что нельзя противопоставлять, который из рынков для нас важнее", — сказал он.

При этом он добавил, что любая возможность стабильного развития экономики и финансовой системы является важной. "Поэтому наша задача — адаптировать нашу экономику к ситуации, которая складывается в Европейском Союзе, и в Таможенном союзе, и в других странах", — сказал Премьер.

По мнению Н. Азарова, нужно укреплять позитивные экономические тенденции: привлечение инвестиций в производство, создание новых рабочих мест, внедрение энергоэффективных технологий, импортозамещения и на этой основе — рост социальных стандартов, увеличение емкости внутреннего рынка.

Как известно, соглашение об ассоциации Украина—ЕС было парафировано в 2012 г. После технической сверки проекта Соглашения стороны осуществляют официальный перевод документа на украинский язык и все языки стран-участниц ЕС. После этого документ обычно ожидает подписание и ратификация.

Примечание. *Соглашение об ассоциации Украина—ЕС может быть подписано на саммите Восточного партнерства в ноябре 2013 г. в Вильнюсе. Со своей стороны ЕС неоднократно озвучивал ряд условий, при выполнении которых документ будет подписан.*

К ТЕМЕ:

Дмитрий Медведев и Николай Азаров рассмотрели вопросы интеграции на постсоветском пространстве

12.07.2013 г. с официальным визитом Н. Азаров находился в Сочи, где провел встречу с Д. Медведевым. Встреча премьеров Украины и России была посвящена поиску возможностей активизации двустороннего сотрудничества на фоне замедления темпов развития мировой экономики. Глава украинского правительства Н. Азаров заявил, что доволен результатами встречи с премьером России Дмитрием Медведевым, поскольку сторонам удалось продвинуться по целому ряду проблемных вопросов в двусторонних отношениях.

После завершения украинско-российских переговоров в Сочи он подчеркнул, что удалось продвинуться в вопросах энергетического и инновационного сотрудничества, в сотрудничестве в авиастроении и космической сфере, а также в вопросах закачки и транзита газа, и в спорных торгово-экономических вопросах.

Российский премьер отметил, что "откровенно разъяснил" Украине точку зрения Москвы на ситуацию с Таможенным союзом и позицией Киева по этому вопросу. "Это участие или неучастие Украины в Таможенном союзе и в Евразийском экономическом союзе", — пояснил Д. Медведев, добавив, что в ходе переговоров обсуждались вопросы участия Украины в статусе наблюдателя при объединении. Премьер РФ отметил, что стороны говорили о том, что дает Украине наблюдение в ТС, а также о том, что будет после этого или "чего не может быть дальше, если Украина примет решение другого порядка". Д. Медведев отметил, что он в предельно откровенной форме разъяснил, что российская сторона считает правильным для дальнейшей интеграции в режиме Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Кроме того, премьер-министр РФ заявил, что встречи с украинскими партнерами на высшем и высоком уровне необходимы для выяснения проблемных вопросов в двустороннем сотрудничестве. Он обратил внимание на падение показателей двустороннего товарооборота. "Это плохой симптом — и в прошлом году он падал, и в этом году он падал", — подчеркнул Д. Медведев, при этом согласившись с тем, что это связано с экономикой, однако отметил, что существуют и скрытые резервы, на которых премьеры России и Украины договорились сконцентрироваться.

При этом Д. Медведев сказал, что Россия будет отслеживать темпы заполнения украинских подземных хранилищ газа (ПХГ), чтобы не допустить проблем с транзитом в Европу.

Также во время встречи в Сочи Украина и Россия договорились вернуться к идее создания зернового пула.

Примечание. *В 2009 г. Украинская зерновая ассоциация заявила, что считает невыгодным для Украины создание совместного зернового объединения с Россией и Казахстаном. В 2007 г. Российский зерновой союз инициировал создание Черноморского зернового пула в составе России, Украины и Казахстана с возможностью последующего присоединения к нему других стран, таких как Венгрия, Болгария, Румыния, Турция.*

В ходе встречи была также достигнута договоренность об упрощении таможенных и пограничных процедур в пассажирских поездах, сообщает пресс-служба КМУ.

Примечание. *В конце 2010 г. начат эксперимент по погранично-таможенному контролю пассажирского поезда Киев—Москва—Киев. В конце мая 2013 г. процедура таможенного контроля была также упрощена в поездах № 53/54 Киев—С.-Петербург и № 6/5 Киев—Москва.*

Все погранично-таможенные процедуры в указанных поездах осуществляются до отправления поезда в вагонах и на платформе вокзала.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ПРЕЗИДЕНТ

Повышение эффективности функционирования дорожного хозяйства

Поручение от 5.07.2013 г.
"О повышении эффективности функционирования дорожного хозяйства, обеспечении решения неотложных вопросов, связанных с ремонтом автомобильных дорог"

Для повышения эффективности функционирования дорожного хозяйства, обеспечения решения безотлагательных вопросов, связанных с ремонтом автодорог поручено, в частности, обеспечить:

— финансирование в т.г. строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог за счет бюджетных средств и привлеченных кредитов;

— подготовку предложений по созданию, начиная с 2014 г., в составе госбюджета Государственного дорожного фонда;

— подготовку и представление в установленном порядке предложений по проведению в 2014 г. ремонтно-строительных работ на а/д общего пользования местного значения и улицах и дорогах коммунальной собственности;

— передачу автодорог общего пользования местного значения в сферу управления местных органов исполнительной власти (вместе с соответствующими финансовыми ресурсами).

Кроме того, поручено изучить вопрос производства в Украине дорожных битумов в соответствии с потребностями обеспечения надлежащего функционирования автодорог.

ВЕРХОВНАЯ РАДА

Отсрочено введение штрафов за неподачу электронной отчетности по РРО

Закон от 21.06.2013 г. № 357-VII
"О внесении изменений в раздел II Закона Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с принятием Налогового кодекса Украины" относительно отсрочки наступления ответственности за непредставление электронной отчетности"

Вступает в силу со дня, следующего за днем опубликования.

Законом, в частности, предусмотрено отстрочить **до 1.01.2014 г.** введение штрафов за подачу предпринимателями отчетности по кассовым аппаратам не в электронном виде.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Сотрудничество Украина—ЕС

Постановление от 11.07.2013 г. № 486
"О внесении изменений в Положение об Украинской части Комитета по вопросам сотрудничества между Украиной и Европейским Сообществом (Европейским Союзом)"

В частности, внесенными изменениями предусмотрено, что:

— Украинская часть Комитета образуется в составе председателя, четырех зампредседателя, секретаря и членов Украинской части Комитета;

— председателем Украинской части Комитета является по должности замминистра иностранных дел — руководитель аппарата;

— заместителями председателя Украинской части Комитета являются по должности:

- по вопросам осуществления координации экономического, секторного и социального сотрудничества между Украиной и ЕС — первый заместитель (заместитель) министра экономразвития и торговли;

- по координации сотрудничества между Украиной и ЕС в сфере юстиции и внутренних дел, адаптации законодательства Украины к законодательству ЕС — первый заместитель (заместитель) министра юстиции;

- по вопросам институционального развития и реализации в Украине инструментов Twinning і TAIEX и программ Всеобъемлющего институционального развития в рамках инициативы Европейского Союза "Восточное партнерство" и SIGMA — глава Нацгосслужбы;

- по общей координации и мониторингу сотрудничества между Украиной и ЕС — директор Департамента по вопросам ассоциации и интеграции в ЕС Секретариата КМУ — председатель Украинской части Совместного Комитета старших должностных лиц Повестки дня ассоциации Украина—ЕС;

— членами Украинской части Комитета являются по должности: первые заместители (заместители) министров; правительственный уполномоченный Украины по вопросам европейской интеграции; председатели подкомитетов Украинской части Комитета, которые утверждаются председателем Украинской части Комитета; первый заместитель (заместитель) председателя НБУ (по согласию); первый заместитель (заместитель) председателя Комитета ВР по вопросам европейской интеграции (по согласию); заведующий секретариатом Комитета ВР по вопросам европейской интеграции; заместитель представителя Украины при ЕС; директор административного офиса программы Twinning; секретарь Украинской части Комитета;

— для обеспечения деятельности Украинской части Комитета создается секретариат, функции которого осуществляет соответствующее структурное подразделение МИД.

Плата за эксплуатационную готовность а/д, построенной на условиях концессии

Постановление от 11.07.2013 г. № 493
"Об утверждении Порядка проведения расчета платы за эксплуатационную готовность автомобильной дороги, построенной на условиях концессии"

Согласно ч. 2 ст. 4 ЗУ "О концессиях на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог" утвержден Порядок проведения расчета платы за эксплуатационную готовность автомобильной дороги, построенной на условиях концессии.

В частности, указано, что:

— плата за эксплуатационную готовность автомобильной дороги (далее — плата) состоит из суммы расходов на строительство автомобильной дороги и ее эксплуатацию;

— плата исчисляется за 1 месяц эксплуатации автомобильной дороги от даты ввода ее в эксплуатацию до окончания срока действия концессионного договора;

— расходы на строительство а/д включают стоимость строительства или реконструкции и/или капремонта а/д в соответствии с проектной документацией, утвержденной в установленном порядке, и положениями концессионного договора;

— расходы на эксплуатацию а/д состоят из стоимости текущего мелкого ремонта и эксплуатационного содержания а/д в соответствии со стандартами и нормами содержания а/д общего пользования, утвержденными в установленном законодательством порядке, и положениями концессионного договора;

— плата рассчитывается по установленной формуле.

Утвержден Техрегламент безопасности ж/д транспорта

Постановление от 11.07.2013 г. № 494
"Об утверждении Технического регламента безопасности железнодорожного транспорта"

Вступает в силу через 6 месяцев со дня опубликования.

В соответствии со статьей 14 Закона Украины "О стандартах, технических регламентах и процедурах оценки соответствия" утвержден Технический регламент безопасности ж/д транспорта и план мероприятий по его применению, который определяет основные требования к проектированию, производству, строительству, монтажу, наладке, эксплуатации объектов ж/д транспорта, а также процедуре оценки соответствия требованиям настоящего Технического регламента.

Имеется в распоряжении редакции.

Порядок открытия и закрытия морских портов

Постановление от 11.07.2013 г. № 495
"Об утверждении Порядка открытия и закрытия морских портов"

В соответствии со статьей 5 ЗУ "О морских портах Украины" утвержден Порядок открытия и закрытия морских портов, которым, в частности, предусмотрено, что:

— решение **об открытии морпорта** принимается Мининфраструктуры по представлению ГП "АМПУ", согласованному Укрморречинспекцией, на основании правоустанавливающих документов на недвижимое имущество и земельные участки;

— сообщение об открытии морпорта в течение **2 недель** публикуется в официальном печатном издании "Извещения мореплавателям Украины" и размещается на официальном сайте Мининфраструктуры;

— решение о закрытии морпорта принимается Мининфраструктуры по представлению ГП "АМПУ", согласованному Укрморречинспекцией;

— **основаниями для закрытия морпорта** являются:

- невозможность осуществления в морпорту обслуживания судов и пассажиров;

- невозможность проведения в морпорту грузовых, транспортных, экспедиторских работ и других связанных с этим видов хоздеятельности;

- невозможность обеспечения надлежащего уровня безопасности судоходства, соблюдения требований международных договоров Украины;

- невозможность обеспечения охраны окружающей природной среды;

- отсутствие спроса на услуги, предоставляемые в морпорту;

— при подготовке решения о закрытии морпорта Мининфраструктуры **учитывает** общее количество обработанных грузов, пассажиров, транспортных средств, финансовые показатели, экологическое и техническое состояние морского порта, другие сведения;

— сообщение о закрытии морского порта в течение **2 недель** публикуется в официальном печатном издании "Извещения мореплавателям Украины" и размещается на официальном сайте Мининфраструктуры;

— подготовку обоснования открытия или закрытия морского порта **обеспечивает ГП "АМПУ"**.

Порядок ведения Реестра морпортов Украины

Постановление от 11.07.2013 г. № 496
"Об утверждении Порядка ведения Реестра морских портов Украины"

Во исполнение ст. 6 ЗУ "О морских портах Украины" утвержден Порядок ведения Реестра морских портов Украины, который определяет механизм ведения Реестра морских портов Украины (далее — Реестр) как **единой электронной базы данных о морпортах**, терминалах и субъектах хозяйствования, осуществляющих свою деятельность на территории морпортов.

В частности, установлено, что:

— целью ведения Реестра является обеспечение данными, необходимыми для выполнения задач в области безопасности мореплавания, охраны окружающей среды, стратегического развития морских портов, а также для осуществления государственного надзора (контроля) за объектами портовой инфраструктуры;

— **администратором Реестра** является **ГП "АМПУ"**, которое собирает, ведет учет, обобщает, систематизирует, анализирует и проводит проверку сведений, представляемых администрациями морских портов, вносит сведения в Реестр или исключает из него и решает организационные вопросы в процессе его ведения, а также обеспечивает техническое и технологическое сопровождение Реестра, доступ к нему, сохранение и защиту данных, содержащихся в Реестре;

— **Мининфраструктуры обеспечивает** формирование Реестра и контроль за его ведением;

— в Реестр вносятся следующие **сведения**:

- регистрационный номер морпорта (присваивается морпорту автоматически программным обеспечением при внесении сведений о морпорте в Реестр);
- название морпорта и его местонахождение;
- наименование и местонахождение администрации морпорта;
- дата и основание открытия морпорта;
- перечень услуг, предоставляемых на территории морпорта;
- перечень причалов и морских терминалов в пределах морпорта;
- перечень портовых операторов, операторов терминалов и услуг, которые они предоставляют (полное наименование, местонахождение и почтовый адрес, технические характеристики терминала и т.д.);
- основные технические характеристики морпорта, в частности его возможности по объемам грузопереработки, обслуживанию судов и/или пассажиров (количество причалов (с указанием длины причального фронта и глубины у причала) и других гидротехнических сооружений; пропускная способность терминалов, площадь крытых и открытых складов);
- границы территории и акватории морпорта;
- группы грузов, обрабатываемых в морпорту;
- вид и размер (осадка, длина, ширина) водных ТС, которые обслуживаются в морпорту;
- навигационный период;
- основания и дата исключения морпорта из Реестра;
- ограничения по безопасности мореплавания в акватории морпорта;

— **для внесения сведений в Реестр** информация подается субъектами хозяйствования администрации соответствующего морпорта с учетом требований к технологическому сопровождению Реестра;

— Реестр **ведется в электронном виде на украинском и английском языках**;

— сведения подлежат внесению в Реестр в течение **5 рабочих** дней со дня их поступления от администрации соответствующего морпорта;

— в случае представления неполной информации и/или выявления недостоверных сведений администратор Реестра в течение **3 рабочих дней** с помощью соответствующего программного обеспечения направляет администрации соответствующего порта электронное сообщение о необходимости устранения выявленных недостатков;

— достоверность и полноту представленной информации для внесения сведений в Реестр обеспечивают субъекты хозяйствования, которые подают ее в администрацию морпорта;

— администратор Реестра обеспечивает достоверность, полноту и своевременность внесения представленных сведений в Реестр;

— Реестр **размещается** на официальном сайте ГП "АМПУ";

— **доступ к информации Реестра является открытым и бесплатным**.

Одобрено ТЭО строительства мостового перехода через р. Южный Буг

Распоряжение от 11.07.2013 г. № 511-р
"Об одобрении технико-экономического обоснования "Строительство мостового перехода через реку Южный Буг в городе Николаеве, Николаевская область"

Одобрено поданное "Укравтодором" ТЭО "Строительство мостового перехода через реку Южный Буг в городе Николаеве, Николаевская область" общей сметной стоимостью строительства в текущих ценах по состоянию на 22.02.2013 г. 3509217,057 тыс. грн.

Утвержден проект капремонта а/д М-05 Киев—Одесса

Распоряжение от 11.07.2013 г. № 512-р
"Об утверждении проекта "Капитальный ремонт автомобильной дороги М-05 Киев—Одесса на участке км 17+740—87+000 в пределах Киевской области"

Утвержден представленный "Укравтодором" проект "Капитальный ремонт автомобильной дороги М-05 Киев—Одесса на участке км 17+740—87+000 в пределах Киевской области" общей сметной стоимостью капремонта в текущих ценах по состоянию на 1.02.2013 г. 1930648,694 тыс. грн.

МИНИСТЕРСТВО ДОХОДОВ И СБОРОВ

Особенности заполнения декларации по НДС

Письмо от 13.05.2013 г. № 3318/7/99-99-19-04-02-17-06
"О незаполнении срок 25.1, 25.2 декларации по НДС"

Разъяснено, что **сумма НДС**, подлежащая начислению по итогам отчетного периода, **отражается в строке 25 декларации**.

Новой формой декларации строка 25 "Сумма НДС, подлежащая начислению по итогам текущего отчетного (налогового) периода с учетом остатка отрицательного значения предыдущего отчетного (налогового) периода" разделена на две строки — 25.1 и 25.2:

— строка 25.1 "Уплачивается в общий/специальный фонд государственного бюджета" должна заполняться налогоплательщиками, уплачивающими НДС в общий фонд госбюджета (код декларации 0110), а также плательщиками, которые частично платят НДС в специальный фонд госбюджета (код декларации 0140);

— строка 25.2 "Остается в распоряжении с/х предприятия и/или направляется на специальный счет" должна заполняться налогоплательщиками, которые перечисляют НДС на специальный счет (коды деклараций 0121—0123 и 0140) или оставляют в своем распоряжении (код декларации 0130).

Плательщики, предоставляющие декларацию с кодом 0140, распределяют значение строки 25 одновременно между двумя строками — 25.1 и 25.2.

Допущенная плательщиками ошибка (незаполненные или неправильно заполненные строки деклараций 25.1 или 25.2) **будет исправлена налоговым органом** при проведении камеральной проверки путем доначисления соответствующей суммы налогового обязательства и штрафной санкции.

Если камеральная проверка еще не произведена, **ошибка может быть исправлена налогоплательщиком самостоятельно** путем представления уточняющего расчета.

При исправлении ошибки, допущенной при заполнении строк 25.1 и 25.2, налогоплательщик должен в уточняющем расчете указать правильные показатели и самостоятельно определить сумму штрафа (строка 26 уточняющего расчета). При этом для каждого из видов налоговой декларации (коды 0110, 0121—0123, 0130 и/или 0140) заполняется отдельный (с соответствующим кодом) уточняющий расчет.

Акт выполненных работ является подтверждением НДС по жалобе

Письмо от 18.05.2013 г. № 2851/6/99-99-19-04-02-15
"Относительно налогового кредита по НДС и заявления с жалобой на поставщика"

В частности, отмечено, что отсутствие факта регистрации плательщиком налога-продавцом товаров/услуг налоговых накладных в ЕРНН и/или нарушение порядка заполнения налоговой накладной **не дает права покупателю** на включение сумм НДС в налоговый кредит и **не освобождает продавца** от обязанности включения суммы НДС, указанной в налоговой накладной, в сумму налоговых обязательств за соответствующий отчетный период.

Исключение из этого общего правила установлено абзацем 11 п. 201.10 ст. 201 НКУ, согласно которому в случае нарушения поставщиком порядка заполнения налоговой накладной и/или порядка регистрации его в ЕРНН покупатель таких товаров/услуг имеет право приложить к налоговой декларации за отчетный налоговый период заявление с жалобой на такого поставщика, являющееся основанием для включения сумм налога в состав налогового кредита. К заявлению прилагаются копии товарных чеков или других расчетных документов, удостоверяющих факт уплаты налога в связи с приобретением таких товаров/услуг, или копии первичных документов, составленных в соответствии со ст. 9 ЗУ "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине", подтверждающие факт получения таких товаров/услуг.

Выполнение плательщиком указанного правила позволяет налогоплательщику реализовать свое **право на получение налогового кредита**.

Форма заявления об отказе поставщика предоставить налоговую накладную (нарушение им порядка заполнения и/или порядка регистрации в ЕРНН) утверждена приказом Минфина от 25.11.2011 г. № 1492 (приложение 8 к налоговой декларации по НДС).

Кроме того, указано, что ст. 1 ЗУ "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине" определено, что **первичный документ** — это документ, содержащий сведения о хозоперации и подтверждающий ее осуществление.

В соответствии со ст. 9 указанного закона первичные документы должны быть составлены во время осуществления хозоперации, а если это невозможно — непосредственно после ее окончания, на бумажных или машинных носителях и должны иметь следующие **обязательные реквизиты**: название документа (формы); дату и место составления, название предприятия, от имени которого составлен документ, содержание и объем хозоперации, единицу измерения хозоперации; должности лиц, ответственных за совершение хозоперации, и правильность ее оформления; личную подпись или другие данные, позволяющие идентифицировать лицо, принимавшее участие в осуществлении хозоперации.

Т.о., **акт выполненных работ, который содержит все обязательные реквизиты** первичного документа бухучета, может быть добавлен к заявлению с жалобой на поставщика, который своевременно не предоставил налоговую накладную, и является достаточным основанием для включения сумм НДС, уплаченных в составе стоимости поставленных по указанному акту услуг, в состав налогового кредита отчетного периода.

Задекларированный налог на прибыль уменьшается на суммы уплаченных авансов

Письмо от 21.05.2013 г. № 3102/6/99-99-19-03-02-15
"О прекращении уплаты авансовых взносов"

Сообщено, что, если плательщик налога на прибыль, который платит в бюджет авансовый взнос, по итогам первого квартала отчетного года **получил убыток**, такой плательщик имеет право подать налоговую декларацию и финансовую отчетность за первый квартал, налоговые обязательства определяет на основании налоговой декларации по итогам квартала, первого полугодия, трех кварталов и за год. При этом налогоплательщик **авансовых взносов во II—IV кв. 2013 г.** (в т.ч. в апреле 2013 г.) **не осуществляет.**

Вместе с тем налоговые обязательства, определенные на основании налоговой декларации по итогам первого квартала, уменьшаются на сумму авансовых взносов за январь—март 2013 г.

О практике применения норм НКУ

Разъяснение от 1.07.2013 г.
"Практика применения норм Налогового кодекса Украины: последние изменения"

В частности, **представлены разъяснения**:

— **по налогу на прибыль** предприятий относительно: уплаты авансовых взносов по налогу на прибыль; консолидированной уплаты налога на прибыль; налоговых разниц; налогового учета маркетинговых услуг и у страхователя;

— **по НДС** относительно: реестра выданных и полученных налоговых накладных: новая форма и особенности его ведения; особенностей заполнения декларации по НДС; размера букв при написании наименования покупателя и продавца в налоговых накладных; уменьшения ставки НДС;

— **по НДФЛ** относительно: налоговой социальной льготы в 2013 г.: порядок ее получения и применения; структурных и обособленных подразделений: регистрация и порядок уплаты налога; налогообложения иностранного дохода, полученного от продажи недвижимого имущества; подарка, полученного в виде недвижимого имущества;

— **по предпринимательской деятельности** относительно: учета арендованных автомобилей у предпринимателей, применяющих общую систему налогообложения;

— **по РРО**, электронной цифровой подписи относительно: РРО с контрольной лентой в электронной форме; электронной цифровой подписи.

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

Совместно с Министерством доходов и сборов Украины

Утверждена форма электронных ж/д билетов

Приказ от 30.05.2013 г. № 331/137
"Об утверждении Порядка оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте"

Утвержден Порядок оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на ж/д транспорте, который определяет механизм учета расчетных операций при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на ж/д транспорте, а также устанавливает требования к формам бланков проездных и перевозочных документов на ж/д транспорте.

В частности, определено, что обязательным элементом визуальной формы электронного проездного (перевозочного) документа является его **уникальный код**. Установлено, что посадочный документ (визуальная форма электронного проездного документа) распечатывается на бумажном носителе или сохраняется как последовательность электронных данных (мобильный телефон, смартфон, планшет, компактный персональный компьютер, чип-карта и т.п.). Его форма утверждена в приложениях к приказу.

Кроме того, **утверждены**:

— общие требования к форме бланков проездных и перевозочных документов;

— формы бланков проездных документов, используемых на ж/д транспорте в пригородном сообщении;

— формы бланков проездных документов, используемых на ж/д транспорте во внутреннем и международном (страны СНГ и Литовская Республика, Латвийская Республика, Эстонская Республика) сообщениях;

— общие требования к порядку оформления проездных и перевозочных документов:

- с использованием автоматизированных систем;
- с использованием РРО в пригородном сообщении;
- вручную в пригородном сообщении;
- во внутреннем и международном сообщениях (страны СНГ и Литовская Республика, Латвийская Республика, Эстонская Республика);

— требования к оформлению перевозки грузов во внутреннем и международном сообщениях;

— порядок оформления расчетных документов за перевозку грузов;

— порядок погашения, возврата и переоформления проездных и перевозочных документов с использованием автоматизированных систем и специализированного РРО;

— порядок оформления услуг, доплат и сборов, а также взыскания штрафов в поездах;

— порядок поставки и учета бланков проездных и перевозочных документов на складах бланков и на станциях;

— порядок учета расчетных операций и представления отчетности по обязательным формам:

- отчет кассира АСУ "Экспресс";
- отчеты РРО;
- книга учета расчетных операций на ж/д транспорте формы ЛУ-8;
- книга учета расчетных операций на ж/д транспорте формы ЛУ-8а;
- отчет о поступлении разных сборов формы ФЛ-7;
- отчет об отправке багажа/грузобагажа формы ФЛ-3а;
- книга учета доходов и расходов от продажи проездных и перевозочных документов формы ГУ-58;
- отчет о поступлении кассовой выручки и ее сдаче в банк формы ФЛ-8;
- отчеты специализированного РРО;

— порядок хранения документов учета расчетных операций и отчетности.

Признаны **утратившими силу**:

— Об утверждении Порядка оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте (Приказ Минтранса, ГНСУ от 24.10.2001 г. № 712/431);

— О внесении изменений в Порядок оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте (Приказ Минтранссвязи, ГНСУ от 23.08.2005 г. № 482/356);

— Об утверждении Изменений в Порядок оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте (Приказ Минтранссвязи, ГНАУ от 18.12.2009 г. № 1318/717).

Имеется в распоряжении редакции.

Утверждена методика расчета тарифов на перевозку пассажиров ж/д транспортом

Приказ от 19.06.2013 г. № 412

"Об утверждении Методики расчета тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом"

(Зарегистрирован в Минюсте 26.06.2013 г. под № 1069/23601)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Утверждена Методика расчета тарифов на перевозку пассажиров ж/д транспортом, которая определяет механизм формирования тарифов на перевозку пассажиров ж/д транспортом во внутреннем сообщении (кроме пригородных перевозок) и применяется при установлении органами исполнительной власти тарифов на услуги субъектов естественных монополий и субъектов хозяйствования на смежных рынках.

Методика **не применяется** при формировании тарифов на перевозку пассажиров в моторвагонном подвижном составе (категории Интерсити+, Интерсити, региональный поезд, пригородный поезд).

Указано, что расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозку пассажиров в поездах локомотивной тяги **осуществляется по следующим категориям вагонов и поездов**:

- во внутреннем сообщении в общих вагонах (в составе ночных пассажирских поездов);
- во внутреннем сообщении в общих (сидячих) вагонах (в составе ночных пассажирских поездов);
- во внутреннем сообщении в плацкартных вагонах (в составе ночных скорых и ночных пассажирских поездов);
- во внутреннем сообщении в купейных вагонах (в составе ночных экспрессов, ночных пассажирских и ночных скорых поездов);
- во внутреннем сообщении в вагонах СВ (в составе ночных экспрессов, ночных скорых и ночных пассажирских поездов);
- во внутреннем сообщении в дневных поездах (в вагонах 1, 2 и 3 классов в поездах класса региональный экспресс).

Расчет тарифов осуществляется в соответствии с запланированными на год (на основании фактических) объемами перевозки пассажиров, экономически обоснованными планируемыми расходами, определенными на основании государственных и отраслевых нормативов расходов ресурсов, ставок налогов и сборов (обязательных платежей) в плановом периоде. В расчет тарифов входит плановая прибыль, размер которой достаточен для обеспечения перевозки пассажиров ж/д транспортом и выполнения инвестиционных программ в период регулирования.

Тарифы определяются без учета НДС, страхового сбора (страхового платежа), платы за продажу проездного документа (комиссионного сбора), платы за пользование комплектом постельных принадлежностей и других услуг предприятия.

Методика основана на методе, рассчитанном на основе издержек (себестоимости).

В соответствии с методикой, в состав расходов **не могут быть включены**:

— суммы безнадежной дебиторской задолженности и отчисления в резерв сомнительных долгов;

— суммы признанных штрафов, пени, неустойки;

— суммы средств или стоимость товаров, которые добровольно перечисляются (передаются) другим юр- и физлицам, в том числе в виде финансовой или материальной помощи, включая благотворительную, спонсорскую и шефскую помощь;

— суммы недостачи и потерь от порчи ценностей;

— стоимость реализованных производственных запасов;

— расходы по содержанию объектов социально-культурного назначения, кроме исключительных случаев, определяемых КМУ.

Тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа ж/д транспортом

Приказ от 19.06.2013 г. № 413

"Об утверждении Изменений в Тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом во внутреннем сообщении"

(Зарегистрирован в Минюсте 27.06.2013 г. под № 1080/23612)

Вступает в силу с 1.07.2013 г., но не ранее дня его официального опубликования.

Установлено, что:

— к стоимости проезда пассажиров в общих, плацкартных и купейных вагонах поездов внутреннего сообщения (раздел II) с 1.10.2013 г. применяется индексация в размере 1,1;

— стоимость проезда пассажиров в вагонах 1-го, 2-го и 3-го классов дневного скоростного поезда Интерсити (ИС) определяется путем умножения стоимости проезда соответственно в купейном, плацкартном и общем вагонах скорого поезда на коэффициент 1,6;

— стоимость проезда пассажиров в вагоне 2-го класса скоростного поезда Интерсити+ (ИС+) определяется путем умножения стоимости проезда в плацкартном вагоне скорого поезда на коэффициент:

- с 1.07.2013 г. — 1,82;

- с 1.10.2013 г. — 1,67.

Кроме того, согласно утвержденной редакции раздела II, установлена стоимость проезда пассажиров в поездах внутреннего сообщения.

Имеется в распоряжении редакции.

Методика расчета тарифов на перевозку грузов ж/д транспортом

Приказ от 20.06.2013 г. № 418

"Об утверждении Методики расчета тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом"

(Зарегистрирован в Минюсте 27.06.2013 г. под № 1082/23614)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Утверждена Методика расчета тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, которая **определяет** механизм формирования тарифов на перевозку грузов ж/д транспортом в пределах Украины и применяется при установлении Мининфраструктуры по согласованию с Минэкономразвития и торговли и Минфином тарифов на услуги субъектов естественных монополий и субъектов хозяйствования на смежных рынках.

Методика **не применяется** при формировании тарифов на услуги, связанные с перевозкой грузов железнодорожным транспортом.

Указано, что формирование тарифа осуществляется в соответствии со структурой тарифа, установленной Мининфраструктуры. Тариф включает плату за начально-конечные операции и операцию движения (с отделением инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих).

Методика базируется на методе, рассчитанном на основе издержек (себестоимости).

Расходы, которые могут быть отнесены к расходам на перевозку грузов, определяются и отражаются в соответствии с ЗУ "О естественных монополиях", П(С)БУ 16 "Расходы", отраслевой инструкцией по калькулированию себестоимости перевозок на ж/д транспорте Украины и решениями "Укрзалізниці" относительно принципов и методов планирования, ведения учета затрат и калькулирования себестоимости, с учетом особенностей, установленных настоящей методикой.

В состав расходов **не могут быть включены**:

— суммы безнадежной дебиторской задолженности и отчисления в резерв сомнительных долгов;

— суммы признанных штрафов, пени, неустойки;

— суммы средств или стоимость товаров, которые добровольно перечисляются (передаются) другим юр- и физлицам, в т.ч. в виде финансовой или материальной помощи, включая благотворительную, спонсорскую и шефскую помощь;

— суммы недостачи и потерь от порчи ценностей;

— стоимость реализованных производственных запасов;

— расходы по содержанию объектов социально-культурного назначения, кроме исключительных случаев, определяемых в порядке, установленном КМУ.

Методика предусматривает определение:
— фактической себестоимости перевозок грузов в базовом периоде;
— себестоимости перевозок грузов в прогнозном (плановом) периоде;
— плановой прибыли для учета в тарифах на перевозку грузов и расчета тарифа;
— расходов, связанных с обслуживанием заемного капитала в прогнозном (плановом) периоде.
Имеется в распоряжении редакции.

Отраслевая программа обеспечения безопасности судоходства

Приказ от 26.06.2013 г. № 426
"Об утверждении Отраслевой программы обеспечения безопасности судоходства на 2014—2018 годы"

Утверждена Отраслевая программа обеспечения безопасности судоходства на 2014—2018 гг., основной целью которой является обеспечение безопасного функционирования морского, речного транспорта и предприятий морской отрасли, предупреждение аварийности на морском и речном транспорте на основе совершенствования функционирования государственной системы обеспечения безопасности судоходства и приведения ее в соответствие с международными и национальными требованиями.
Имеется в распоряжении редакции.

Ответственные за осуществление регистрационных действий

Приказ от 1.07.2013 г. № 435
"О некоторых вопросах осуществления регистрационных действий в Государственном судовом реестре Украины"

Указано, что с целью организации работы органов госрегистрации судов, повышения эффективности учета судов, имеющих право плавания под Государственным флагом Украины, **определены ответственными за осуществление регистрационных действий в Государственном судовом реестре Украины**:
— капитан морпорта Измаильского филиала ГП "АМПУ" (администрации Измаильского морпорта);
— капитан морпорта Ильичевского филиала ГП "АМПУ" (администрации Ильичевского морпорта);
— капитан морпорта Белгород-Днестровского филиала ГП "АМПУ" (администрации Белгород-Днестровского морпорта);
— капитан морпорта Бердянского филиала ГП "АМПУ" (администрации Бердянского морпорта);
— капитан морпорта Одесского филиала ГП "АМПУ" (администрации Одесского морпорта);
— капитан морпорта Николаевского филиала ГП "АМПУ" (администрации Николаевского морпорта);
— капитан морпорта Херсонского филиала ГП "АМПУ" (администрации Херсонского морпорта);
— капитан морпорта Евпаторийского филиала ГП "АМПУ" (администрации Евпаторийского морпорта);
— капитан морпорта Севастопольского филиала ГП "АМПУ" (администрации Севастопольского морпорта);
— капитан морпорта Керченского филиала ГП "АМПУ" (администрации Керченского морпорта);
— капитан морпорта Мариупольского филиала ГП "АМПУ" (администрации Мариупольского морпорта);
— капитан морпорта Феодосийского филиала ГП "АМПУ" (администрации Феодосийского морпорта);
— капитан морпорта Южненского филиала ГП "АМПУ" (администрации морпорта "Южный");
— капитан морпорта Ялтинского филиала ГП "АМПУ" (администрации Ялтинского морпорта).
Кроме того, указано, что капитанам морпортов необходимо обеспечить проведение регистрационных действий в Государственном судовом реестре Украины, а ГП "АМПУ" обеспечить капитанов морпортов необходимыми условиями для осуществления ими регистрационных действий в Государственном судовом реестре Украины.
Признан утратившим силу приказ Мининфраструктуры от 22.03.2012 г. № 179 "О некоторых вопросах осуществления регистрационных действий в Государственном судовом реестре Украины и Судовой книге Украины".

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМРАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ

Утверждены информационные карточки некоторых адminуслуг

Приказ от 11.06.2013 г. № 621
"Об утверждении информационных карточек некоторых административных услуг в сфере внешнеэкономической деятельности, предоставляемых Министерством экономического развития и торговли Украины"

Во исполнение статьи 8 Закона Украины "Об административных услугах", в частности, утверждены:
— информационная карточка административной услуги по выдаче заключения о том, что товары, которые используются для развития производства и обеспечения потребления биологических видов топлива, не производятся и не имеют аналогов в Украине;
— информационная карточка административной услуги по выдаче лицензии на импорт товаров;
— информационная карточка административной услуги по выдаче лицензии на экспорт;
— информационная карточка административной услуги по выдаче разрешения на импорт в Украину;
— информационная карточка административной услуги по выдаче специальной лицензии;

— информационная карточка административной услуги по выдаче разовой (индивидуальной) лицензии;

— информационная карточка административной услуги по выдаче заключения о продлении сроков расчетов по внешнеэкономическим операциям;

— информационная карточка административной услуги по выдаче разрешения на реэкспорт товаров иностранного происхождения и товаров украинского происхождения;

— информационная карточка административной услуги по выдаче индивидуальной лицензии на осуществление имущественных инвестиций за пределами Украины.

Кроме того, признан утратившим силу приказ Минэкономики от 14.08.2009 г. № 888 "Об утверждении стандартов предоставления некоторых административных услуг Министерством экономики Украины в сфере внешнеэкономической деятельности".

Также приведен перечень документов, необходимых для получения админуслуги, и размер платы за выдачу лицензии.

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

Утверждена типовая форма плана санации должника в деле о банкротстве

Приказ от 19.06.2013 г. № 1223/5

"Об утверждении типовой формы плана санации должника в деле о банкротстве, типовой формы мирового соглашения по делу о банкротстве и требования по их разработке"

(Зарегистрирован в Минюсте 25.06.2013 г. под № 1064/23596)

В частности, утверждены:

— типовая форма плана санации должника в деле о банкротстве;

— требования к разработке плана санации должника согласно типовой форме плана санации должника в деле о банкротстве;

— типовая форма мирового соглашения по делу о банкротстве;

— требования к разработке мирового соглашения должника согласно типовой форме мирового соглашения по делу о банкротстве.

Установлено, что **план санации оформляется** в виде систематизированного перечня взаимосвязанных и последовательных мер, подлежащих осуществлению в ходе производства по делу о банкротстве с целью предотвращения признания должника банкротом или его ликвидации, которые направлены на оздоровление финансово-хозяйственного положения должника, а также на удовлетворение требований кредиторов, с указанием сроков осуществления таких мероприятий, с предвидением их ожидаемых результатов (последствий).

К плану санации **приобщаются документы**, дополняющие, объясняющие и подтверждающие информацию, изложенную в нем, которые оформляются как приложения.

Оформление мирового соглашения **осуществляется** в виде документа, содержащего обязательные для него реквизиты, а именно: дату и номер документа, номер производства по делу о банкротстве, полное наименование хозяйственного суда, наименование должника, содержание мирового соглашения, заголовки к тексту, подпись (подписи), грифы принятий (согласований, утверждений), перечень приложений (при наличии). При оформлении мирового соглашения возможно использование других реквизитов, если этого требует его содержание.

МВД

Процедура уплаты штрафов за нарушение ПДД

Приказ от 20.06.2013 г. № 606

"Об усовершенствовании процедуры уплаты штрафов за нарушение Правил дорожного движения и применении механизма автоматического зачета таких штрафов при получении денежных средств"

(Зарегистрирован в Минюсте 27.06.2013 г. под № 1093/23625)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Утвержден Порядок кодировки платежа для уплаты штрафов за нарушение ПДД.

Установлено, что при подаче кассовых документов или расчетных документов на уплату штрафов плательщики, заполняя реквизит "Назначение платежа", указывают код платежа, определенный Порядком. Код платежа содержит: код Классификации доходов бюджета, серию и номер протокола об административном правонарушении. В случае **неполного или ошибочного** заполнения плательщиком кода платежа в реквизите "Назначение платежа" платежных документов **автоматический зачет уплаченного штрафа будет невозможен**.

Приказом также утверждена Инструкция по обмену информацией между автоматизированной системой "Управление финансами МВД" и системой "Национальная автоматизированная информационная система Департамента Госавтоинспекции". Установлено, что **загрузка информации об уплаченных штрафах за нарушение ПДД** проводится **ежедневно до 14:00** соответствующим работником подразделения ГАИ средствами программного обеспечения в автоматизированную систему "Управление финансами МВД".

МИНСОЦПОЛИТИКИ

Утверждена статотчетность по труду

Приказ от 31.05.2013 г. № 315

"Об утверждении формы отчетности № 1-ПА "Информация о количестве трудоустроенных граждан субъектами хозяйствования, предоставляющими услуги по посредничеству в трудоустройстве" и Порядка ее представления"

(Зарегистрирован в Минюсте 17.06.2013 г. под № 987/23519)

Приказ от 31.05.2013 г. № 316

"Об утверждении формы отчетности № 3-ПН "Информация о спросе на рабочую силу (вакансии)" и Порядка ее представления"

(Зарегистрирован в Минюсте 17.06.2013 г. под № 988/23520)

Приказ от 31.05.2013 г. № 317

"Об утверждении формы отчетности № 4-ПН "Информация о запланированном массовом высвобождении работников в связи с изменениями в организации производства и труда" и Порядка ее представления"

(Зарегистрирован в Минюсте 17.06.2013 г. под № 989/23521)

Вступают в силу со дня официального опубликования.

В частности, во исполнение ЗУ "О занятости населения" от 5.07.2012 г. № 5067-VI утверждены следующие формы отчетности и порядки их заполнения:

— форма отчетности № 1-ПА "Информация о количестве трудоустроенных граждан субъектами хозяйствования, предоставляющими услуги по посредничеству в трудоустройстве", которая заполняется субъектами хозяйствования (юрлицами и физлицами-предпринимателями), оказывающими услуги по посредничеству в трудоустройстве, и субъектами хозяйствования, нанимающими работников для дальнейшего выполнения ими работы в Украине у других работодателей. Информация представляется ежегодно **не позднее 1 февраля** после отчетного года в терорган Госслужбы занятости в гг. Киеве и Севастополе, районе, городе, районе в городе по месту осуществления деятельности независимо от места своего расположения. Если последний день срока приходится на выходной, праздничный или другой нерабочий день, днем окончания срока представления отчета является первый после него рабочий день;

— форма отчетности № 3-ПН "Информация о спросе на рабочую силу (вакансии)", которая представляется при наличии у работодателя спроса на рабочую силу (вакансии) **не позднее 10 рабочих дней** с даты открытия вакансии(й). Датой открытия вакансии является следующий день после создания рабочего места или прекращения трудовых отношений с работником, рабочее место которого становится вакантным, или дата, начиная с которой может быть заключен трудовой договор с наемным работником. Работодатели представляют информацию в терорган Госслужбы занятости в гг. Киеве и Севастополе, районе, городе, районе в городе независимо от местонахождения;

— форма отчетности № 4-ПН "Информация о запланированном массовом увольнении работников в связи с изменениями в организации производства и труда", которая заполняется предприятиями, учреждениями и организациями в случае запланированного массового увольнения работников в связи с изменениями в организации производства и труда, в т.ч. ликвидацией, реорганизацией или перепрофилированием предприятий, учреждений и организаций, сокращением численности или штата работников предприятия, учреждения и организации независимо от формы собственности, вида деятельности и ведения хозяйствования. Информация представляется предприятиями, учреждениями, организациями **не позднее чем за 2 месяца** до увольнения работников в терорган Госслужбы занятости в гг. Киеве и Севастополе, районе, городе, районе в городе по месту регистрации как плательщика ЕСВ.

ПФУ

Уплата авансовых платежей по ЕСВ предпринимателями на общей системе

Письмо от 27.05.2013 г. № 13169/03-20

Сообщено, что в соответствии с пп. 4.5.2 п. 4.5 р. IV Инструкции о порядке начисления и уплаты единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование, утвержденной постановлением правления ПФУ от 27.09.2010 г. № 21-5, физлица-предприниматели, находящиеся **на общей системе налогообложения**, **уплачивают ЕСВ** в течение года до 15 марта, до 15 мая, до 15 августа и до 15 ноября в виде авансовых платежей в размере 25% годовой суммы ЕСВ, исчисленной от суммы, определенной налоговыми органами для уплаты авансовых сумм НДФЛ физлиц-субъектов предпринимательской деятельности.

Ответственность за неуплату авансовых платежей для таких плательщиков **не предусмотрена.**

Суммы ЕСВ, уплаченные в виде авансовых платежей, **учитываются плательщиком при окончательном расчете**, осуществляемом им за календарный год до 10 февраля следующего года, на основании данных годовой налоговой декларации.

Кроме того, ПФУ отозвал письмо от 5.03.2013 г. № 5840/03-20.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

5.07.2013 г.:

— Вопросы выдачи, продления и аннулирования разрешения на применение труда иностранцев и лиц без гражданства (Постановление КМУ от 27.05.2013 г. № 437).

6.07.2013 г.:

— Об утверждении перечня морских портов Украины, открытых для захода иностранных судов (Распоряжение КМУ от 26.06.2013 г. № 466-р).

8.07.2013 г.:

— Об утверждении унифицированных форм актов, составляемых по результатам проверок субъектов хозяйствования, в части соблюдения требований санитарного законодательства (Приказ Минздрава от 10.04.2013 г. № 287).

9.07.2013 г.:

— Об утверждении Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа железнодорожным транспортом (Приказ Мининфраструктуры от 28.05.2013 г. № 321);

— Об утверждении Порядка оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте (Приказ Мининфраструктуры и Миндоходов от 30.05.2013 г. № 331/137);

— О внесении изменения в приказ Министерства инфраструктуры Украины от 11 мая 2012 г. № 243 (Приказ Мининфраструктуры от 13.06.2013 г. № 396).

10.07.2013 г.:

— О внесении изменений в Положение о пограничном режиме (Постановление КМУ от 3.07.2013 г. № 463);

— О внесении изменения в приложение 8 к постановлению Кабинета Министров Украины от 19 декабря 2012 г. № 1201 (Постановление КМУ от 3.07.2013 г. № 462).

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Завершено объединение Налоговой и Таможни

Министр доходов и сборов Александр Клименко заявляет о завершении объединения ГНСУ и ГТСУ в Министерство доходов и сборов. "Я с гордостью могу отметить, что процесс создания Министерства доходов и сборов в целом завершен. Утверждена структура и четко определенные функции, сформирован кадровый состав, начато полноценное функционирование территориальных органов. На этой неделе (1—7 июля) Верховная Рада окончательно утвердила законодательные изменения, регулирующие деятельность министерства", — сообщил А. Клименко.

Он отметил, что во время реорганизации двух служб Миндоходов обеспечило стабильный уровень поступления налоговых и таможенных платежей в бюджет.

Министр считает, что современные IT-технологии должны стать повседневной практикой не только для аудиторов, но и для следственных и оперативных подразделений министерства. "В соответствии с вызовами времени, работой в условиях нового Уголовно-процессуального кодекса, появлением новых схем уклонения от налогообложения, в т.ч. за счет интернет-технологий и электронных систем, была проведена качественная реформа этого структурного подразделения. Отныне главным оружием управления финансовых расследований в борьбе с налоговыми преступлениями являются не силовые, а интеллектуальные методы, современные IT-технологии и анализ", — отметил А. Клименко.

По его словам, в таможенной сфере ведомство в целом ориентируется на повышение эффективности таможенного контроля, вместе с тем — на упрощение процедур и уменьшение времени на оформление товаров.

Он сообщил, что министерство уже разработало более 40 законопроектов и нормативно-правовых актов, из которых более 10 уже приняты.

По его мнению, принципы партнерства и диалога являются фундаментом работы с бизнесом на постоянной основе, и подтверждением этому стало создание при министерстве инвестиционного совета, в состав которого вошли национальные и зарубежные инвесторы, представители общественности.

Миндоходов утвердило пятилетнюю стратегию развития

В Министерстве доходов и сборов утверждена пятилетняя стратегия развития ведомства, которая была разработана совместно с консультантами международной аудиторской компании PricewaterhouseCoopers. Об этом во время пресс-конференции сообщил министр А. Клименко. По его словам, усилия коллектива министерства будут сосредоточены на развитии налогового и таможенного сервиса, установлении партнерских отношений с гражданами и бизнесом, а также на создании более эффективных способов борьбы с минимизацией налогов и теневым сектором экономики.

Отдельным стратегическим направлением является развитие международной торговли, качественная имплементация норм Таможенного кодекса и стандартов Всемирной таможенной организации, повышение эффективности процедур таможенного контроля, развитие таможенной инфраструктуры.

"Стратегия была представлена на Всеукраинском форуме работников министерства, который состоялся 6 июля. Каждый сотрудник министерства — от руководящего состава до рядовых исполнителей — четко понимает приоритеты работы, пути и контрольные точки. Мы делали и делаем все, чтобы каждый член нашего коллектива осознавал свою личную роль в процессе выполнения стратегических задач и свою персональную ответственность за общие успехи", — подчеркнул А. Клименко.

Примечание. *В 2012 г. в ГТСУ был разработан и внедрен Стратегический план развития, которым было определено 5 стратегических направлений развития службы и 13 стратегических целей на текущий год. Впервые была внедрена практика ключевых показателей деятельности (КПД) как службы в целом, так и каждого структурного подразделения на пути реализации стратегии. Каждый из 85 КПД был закреплен за соответствующими структурными подразделениями, имел четкие критерии оценки его выполнения в строго отведенных временных рамках. Соответствующая практика введена и в работе Миндоходов, в состав которого вошли налоговая и таможенная службы.*

Миндоходов готовит законопроект о валютном сборе

Миндоходов намерено к сентябрю подготовить пакет законопроектов по наиболее актуальным вопросам системы налогообложения, в т.ч. налогообложения покупки-продажи валюты, сокращения ставок единого налога, а также введения обязательного декларирования доходов граждан. Об этом сообщил глава ведомства Александр Клименко.

"Декларирование — самый главный законопроект. При этом ставки налогообложения доходов граждан — предмет обсуждения. Так же как и ставка единого налога и налог с купли-продажи валюты. Мы инициируем дискуссию", — подчеркнул министр.

Он заявил также, что окончательное решение будет компромиссом между налоговыми органами и бизнесом. "Когда мы договоримся и получим поддержку бизнеса, тогда мы выйдем и скажем: вот это наш компромисс. Однако когда это произойдет, сказать трудно. Но планируем на осеннюю сессию вынести эти законопроекты на обсуждение. Пакет, который нам нужен, в сентябре мы уже подадим в парламент", — подчеркнул А. Клименко.

Примечание. *А. Клименко еще в марте заявил, что его ведомство готовит законопроект об обязательном всеобщем декларировании доходов граждан.*

РАЗЪЯСНЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ДОХОДОВ И СБОРОВ

Об утрате первичных документов необходимо сообщить Миндоходов в 5-дневный срок

Миндоходов напоминает, что в случае потери, повреждения или досрочного уничтожения первичных документов, регистров бухучета, финансовой отчетности, других документов, связанных с исчислением и уплатой налогов и сборов, плательщик обязан в 5-дневный срок со дня такого события письменно уведомить орган Миндоходов по месту учета. Кроме того, плательщику необходимо восстановить утраченные документы в течение 90 календарных дней со дня, следующего за днем поступления уведомления в орган Миндоходов.

Для целей налогообложения плательщик должен вести учет доходов, расходов и других показателей на основании указанных документов. Формирование показателей налоговой отчетности, таможенных деклараций на основании данных, не подтвержденных документами, — не допускается.

Согласно положениям ст.ст. 16, 49 НКУ субъект хозяйствования обязан обеспечивать хранение указанных документов не менее 1095 дней со дня представления налоговой отчетности, для составления которой они используются.

Ставки единого налога для физлиц, осуществляющих несколько видов хозяйственной деятельности

Плательщики единого налога I и II групп, осуществляющие несколько видов хоздеятельности, должны применять максимальный размер ставки налога, установленной для избранных видов деятельности. Это касается и ситуации, когда физлица-предприниматели плательщики единого налога осуществляют деятельность на территориях более одного сельского, поселкового или городского совета.

Так, для плательщиков I группы максимальный размер налога составляет 10% минимальной заработной платы. Для плательщиков II группы — 20%. Уплата единого налога осуществляется по месту налогового адреса.

Фиксированные ставки единого налога устанавливаются сельскими, поселковыми и городскими советами для физлиц-предпринимателей. В зависимости от вида хоздеятельности, в расчете на календарный месяц, размер ставки налога составляет:

— для I группы плательщиков — в пределах от 1 до 10% размера минимальной заработной платы;

— для II группы — от 2 до 20%.

Порядок начисления, размеры и сроки уплаты единого налога регулируются разделом XIV НКУ.

Осуществление таможенного контроля некоторых видов товаров в первоочередном порядке

Таможенный контроль некоторых товаров осуществляется в первую очередь. В частности:

— товары, необходимые для преодоления последствий стихийного бедствия, аварий, катастроф, эпидемий;

— животные;

— органы и другие анатомические материалы человека для потребностей трансплантации;

— товары, имеющие ограниченный срок или особый режим хранения;

— товары военного назначения;

— радиоактивные материалы;

— фото-, аудио- и видеоматериалы для средств массовой информации;

— товары международной технической и гуманитарной помощи;

— товары, перемещаемые в рамках соглашений о производственной кооперации;

— товары, перемещаемые по процедуре МДП.

Осмотр (переосвидетельствование) таких товаров, а также взятие проб и образцов этих товаров осуществляются только в исключительных случаях.

Также законами Украины могут определяться другие категории, таможенный контроль которых осуществляется в первоочередном порядке.

Соответствующие нормы прописаны в ст. 360 ТКУ от 13.03.2012 г. № 4495-VI.

Примечание. *По процедуре МДП грузы в обязательном порядке перемещаются по Carnet TIR (книжки МДП). Книжка МДП — таможенный грузосопроводительный документ, дающий право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможней кузовах автомобилей или контейнерах при упрощенных таможенных процедурах. Документ покрывает автомобильные перевозки грузов (осуществляемые в автофургонах, трейлерах, полутрейлерах и контейнерах) между государствами, которые присоединились к Таможенной конвенции о международных перевозках грузов с применением книжки МДП 1975 г. Все автомобильные ТС должны иметь соответствующие разрешения таможенных органов на перевозку ими товаров под таможенными печатями и пломбами (свидетельства о допущении). Книжка МДП состоит из отрывных и неотрывных листов. Отрывные листы остаются для таможенного контроля в таможне при прохождении через нее автотранспортного средства с грузом.*

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Владимир Козак поручил проверить ситуацию с осуществлением габаритно-весового контроля в Кировоградской области

Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак взял под личный контроль ситуацию с габаритно-весовыми проверками грузовиков на Кировоградщине. Заявление перевозчиков сельскохозяйственной продукции области о выборочном применении ограничений к движению транспортных средств с нагрузкой более 38 т будет проверено. В частности, это касается госкомпаний и мощных перевозчиков региона, в т.ч. предприятия "Транс-сервис", которые, по мнению заявителей, не платят за перегрузки их транспортных средств.

Примечание. *10.07.2013 г. на Кировоградщине около сотни фур выстроились в два ряда по окружной дороге Кировограда в направлении Бобринца. Всего собралось около 400 водителей, которые возмущались тем, что их фактически лишили работы. Предприниматели объявили однодневную забастовку из-за неравных правил игры на рынке грузовых перевозок.*

В. Козак поручил территориальным управлениям Укртрансинспекции в Кировоградской и Николаевской областях ежедневно докладывать о количестве проверенных транспортных средств, в т.ч. отдельно по госкомпаниям и мощным перевозчикам региона, в т.ч. предприятию "Транс-сервис", и о выявленных нарушениях габаритно-весовых норм.

В. Козак приглашает перевозчиков, которые заявляют о недобросовестном выполнении контролирующими органами Кировоградской области своих профессиональных обязанностей, принять непосредственное участие в проведении габаритно-весовых проверок работниками Укртрансинспекции, "Укравтодора" и Госавтоинспекции.

Министр призывает перевозчиков, владеющих фактами каких-либо нарушений автотранспортного законодательства или самими перевозчиками, или работниками, осуществляющими госконтроль, сообщать об этом в Укртрансинспекцию. "Горячая" телефонная линия работает в каждом территориальном управлении Укртрансинспекции — номера указаны на официальном сайте Государственной инспекции Украины по безопасности на наземном транспорте (http://www.uti.gov.ua).

К ТЕМЕ:

Для абсолютной прозрачности процесса габаритно-весового контроля все весовые комплексы планируется оснастить системой видеонаблюдения

Чтобы работа сотрудников контролирующих органов стала еще более открытой, Укртрансинспекция планирует установить на имеющихся 38 передвижных и одном стационарном весовых комплексах систему видеонаблюдения. Об этом 12.07.2013 г. во время брифинга в Мининфраструктуры сообщил председатель Укртрансинспекции Евгений Пронченко.

Председатель Укртрансинспекции отметил, что проверкам подлежат абсолютно все транспортные средства, которые осуществляют коммерческие перевозки грузов как малого и среднего бизнеса, так и крупных частных и государственных предприятий, поэтому никаких исключений при контроле нет. А в Кировоградской и Николаевской областях, где перевозчики жалуются на выборочный габаритно-весовой контроль, проверено 799 и 654 транспортных средства соответственно. В Кировоградской обл. выявлено 27 нарушений (27 компаний-перевозчиков) и взыскано 45900 грн. штрафа, в Николаевской обл. — 18 нарушений (13 компаний перевозчиков) и 30600 грн. штрафа. Среди нарушителей есть и те предприятия, на которые жалуются перевозчики Кировоградщины и Николаевщины.

Постоянные проверки и высокие штрафы, по мнению специалистов Укртрансинспекции, должны стимулировать соблюдение перевозчиками разрешенных законодательством весовых параметров транспортных средств (общая масса — 38 т, нагрузка на ось — 11 т на одиночную, 16 т на сдвоенную и 22 т на строенную).

"Наша цель — не наказать за нарушение, а не допустить выезд перегруженных транспортных средств на дороги общего пользования", — заявил Е. Пронченко. По его словам, сейчас габаритно-весовой контроль производится в 21 области и в АРК с помощью 38 передвижных весовых комплексов и одного стационарного. Кроме того, в тестовом режиме работает автоматический габаритно-весовой комплекс на дороге Киев—Чоп. С 1 апреля по 11 июля проверено 15992 грузовика — выявлено 476 нарушений автотранспортного законодательства и применены финансовые санкции на сумму 809200 грн.

Кроме непосредственного контроля на дорогах, Укртрансинспекция с целью сохранения существующей сети дорог принимает и другие действенные меры. В частности, в одном из крупнейших промышленных регионов Украины — Донецкой области — местные власти и Укртрансинспекция, чтобы не допустить разрушения дорог тяжеловесным транспортом, рекомендовали отдельным крупным предприятиям определить должностных лиц, которые будут осуществлять координацию погрузки продукции в транспортные средства и нести ответственность за нарушение габаритно-весовых норм. Также Е. Пронченко отметил, что в период сбора урожая перевозчики и грузоотправители должны придерживаться весовых норм при перевозке к морским портам зерна на экспорт. Такая рекомендация зернотрейдерам была озвучена во время совещания на Одесском морском вокзале. В морских торговых портах, по поручению министра инфраструктуры, тоже усилен надзор за грузовиками. В Одесском, Николаевском, Ильичевском, Мариупольском, Бердянском, Скадовском и Евпаторийском портах функционируют пункты Укртрансинспекции. Порты не впускают и не выпускают из/на территорию перегруженые транспортные средства. С 3 по 11 июля перед заездом и выездом в портах проверено 1398 транспортных средств и выявлено 123 нарушения, составлено 123 акта, 145 грузовиков задержаны. Например, в Николаевском порту за 10.07.2013 г. лишь у одного предпринимателя зафиксировано 4 нарушения.

В Украине осталось ликвидировать ямы на 7% дорог; но капитально ремонтировать необходимо 90%

Дорожные службы отремонтировали ямочным ремонтом 60,1 тыс. км дорог общего пользования (93% покрытия). Ремонтные работы завершены на всех дорогах госзначения, кроме Львовской области и отдельных участков в Черновицкой, Ивано-Франковской и Закарпатской областях. Об этом на пресс-конференции в *Укринформе* сообщил председатель "Укравтодора" Евгений Прусенко.

По его словам, сеть украинских дорог построена 40—50 лет назад. Многие из магистралей уже отработали нормативный срок и требуют капитального ремонта или реконструкции. "С каждым годом дорожное покрытие все больше изнашивается. По сравнению с 2012 г. площадь ям выросла практически вдвое — с 3,2 млн кв. м до 5,3 млн кв. м. Разрушение дорог не прекращается. Многие дороги ямочный ремонт уже не спасет. Необходимо делать, как минимум, средний текущий ремонт или капитальный. Президент Виктор Янукович на днях дал распоряжение КМУ обеспечить стабильное финансирование ремонтных работ, а также создать государственный Дорожный фонд в рамках госбюджета на следующий год. Отличительной особенностью фонда будет его "защищенность". Т.е. средства фонда могут быть использованы только на дорожные работы", — отметил Е. Прусенко.

Председатель "Укравтодора" акцентировал внимание на том, что статданные относительно ремонта дорожного покрытия означают только ликвидацию разрушений. Именно по этой причине, считает Е. Прусенко, водители считают сомнительными ремонтные итоги автодорожников. "По качеству дорожного покрытия, по его ровности более 53% наших дорог не соответствуют современным требованиям. Мы ликвидируем ямы, другие опасные разрушения и деформации. Но для того, чтобы привести дороги в то состояние, которое ожидают украинцы, необходимо провести на 90% дорог капремонт, стоимость которого на примере отремонтированной трассы Киев—Житомир составляет около 20 млн грн. за 1 км. Капремонта сегодня требует 145 тыс. украинских дорог. Часть дорог не ремонтировалась по 2—3 межремонтных срока (30—40 лет). Чтобы привести сеть в нормальное состояние, необходимо выйти на нормативные межремонтные сроки. То есть каждая дорога должна капитально ремонтироваться один раз в 12—15 лет. В пересчете на годовые объемы это около 15 тыс. км, которые необходимо ремонтировать ежегодно", — подчеркнул Е. Прусенко.

Председатель "Укравтодора" акцентировал внимание на проведении комплексной реформы отрасли с распределением ответственности. Сеть местных дорог (117 тыс. км), по его словам, до конца года будет передана в ведение местных органов власти, что позволит оптимизировать ежегодные ремонтные работы. В ведении "Укравтодора" останутся дороги госзначения (52 тыс. км).

"Финансирование местных дорог после проведения реформы будет осуществляться по новой методике, разработанной Мининфраструктуры и Минфином и зарегистрированной в Минюсте. Соотношение составит 31%/69% — на местные и дороги госзначения соответственно. Средства будут распределяться пропорционально в зависимости от ряда факторов. В первую очередь учитывается протяженность, категорийность (количество полос), интенсивность движения. В перспективе будут включены и некоторые исключительные факторы — особенности географии (горные дороги), наличие участков с грунтовыми оползнями и т.д.", — сообщил Е. Прусенко.

Председатель "Укравтодора" отметил необходимость постепенно увеличивать финансирование дорожной отрасли. По его словам, в России уже вышли на уровень финансирования, который в 2017 г. позволит "Росавтодору" выйти на нормативные межремонтные сроки. Однако для этого в РФ уже сегодня на федеральные дороги заложено 470 млрд руб. В пересчете на 1 км — это почти в 10 раз больше, чем в Украине.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Украине утверждена Стратегия развития морских портов до 2038 г.

Для обеспечения реализации ЗУ "О морских портах" Мининфраструктуры разработало и вынесло на рассмотрение КМУ проект распоряжения "Об утверждении Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 г.". 11.07.2013 г. на заседании КМУ документ одобрен, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры Украины.

Стратегия разработана в соответствии с Законом "О морских портах Украины" на основании и с учетом аналитических и экспертных рекомендаций о современном состоянии и перспективах развития морских портов Украи-

ны, которые были отработаны специальной рабочей группой Мининфраструктуры при участии ведущих мировых экспертов, в частности международной компании Roland Berger Strategy Consultants, Общественного совета при Мининфраструктуры, отраслевых ассоциаций, представителей Федерации работодателей транспорта Украины, Украинского национального комитета Международной торговой палаты, руководителей портов Украины и представителей крупнейших частных инвесторов в портах Украины и др.

Документ определяет основные направления развития отрасли на ближайшие 25 лет.

Основными целями и направлениями развития морских портов, согласно Стратегии, являются:

— обеспечение комплексного развития и повышения конкурентоспособности портовой отрасли;

— обеспечение надлежащего содержания, эффективного управления и использования стратегических объектов портовой инфраструктуры;

— привлечение на долгосрочный период частных инвестиций для развития объектов портовой инфраструктуры;

— создание условий для осуществления хозяйственной деятельности в морском порту, равного доступа к услугам, предоставляемым в морском порту;

— обеспечение безопасности мореплавания, жизни и здоровья людей и хозяйственной деятельности, осуществляемой в морском порту, безопасной эксплуатации объектов портовой инфраструктуры;

— обеспечение экологической безопасности в соответствии с международными стандартами.

"Морская отрасль Украины нуждается в коренной модернизации, внедрении новейших технологий. Мы ожидаем, что инвесторы, которые придут в портовую отрасль, принесут новую культуру производства, приведут в Украину новые грузопотоки, ведь только способность обрабатывать суда и грузы качественно и оперативно в соответствии с современными требованиями мировой экономики позволит нам сохранить конкурентные позиции украинских портов как важных логистических узлов глобальных транспортных коридоров. Развитие отрасли требует более 25 млрд грн. инвестиций, что способно обеспечить только государственно-частное партнерство со стратегическими инвесторами, которые уже работают в украинских портах или изъявляют желание реализовывать инвестиционные проекты в форме концессий. Со своей стороны государство готово и дальше создавать для этого необходимую нормативно-правовую базу и обеспечивать бизнесу соответствующий уровень гарантий стабильной работы", — отметил вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул.

Принципиально новый проектный подход, заложенный в Стратегию, предусматривает определение специализации для каждого порта и развитие его в рамках этой специализации. Это поможет разработать обоснованные инвестпроекты, реализация которых концессионерами позволит обеспечить качественное развитие и рост конкурентоспособности с учетом преимуществ и особенностей каждого из украинских портов. Специализация портов будет определяться исходя из следующих критериев: удельный вес обработки грузов, территориальная близость морского порта к сырьевой базе и производству, возможности существующей инфраструктуры и наличие перспективных территорий развития морского порта, оптимальность путей транспортировки грузов.

Стратегия впервые вводит планирование развития отрасли согласно мировым стандартам планирования — на краткосрочную (до 5 лет), среднесрочную (до 10 лет) и долгосрочную (до 25 лет) перспективу.

В долгосрочной перспективе реализация Стратегии позволит:

— увеличить ежегодную переработку грузов до 210 млн т;

— привлечь частные инвестиции в объеме 26 млрд грн. для развития объектов портовой инфраструктуры;

— создать мощности для переработки в портах не менее 250 млн т грузов в год и обеспечить эффективное развитие объектов портовой инфраструктуры;

— повысить до 80% эффективность использования перегрузочных комплексов морских портов;

— создать дополнительно 15 тыс. рабочих мест.

"Реализация Стратегии будет осуществляться за средства инвесторов, целевых кредитов банков, субъектов хозяйствования независимо от форм собственности, а также за средства государственного предприятия "Администрация морских портов Украины", железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта, ведь все предприятия транспортной отрасли являются частью единого логистического комплекса Украины. При этом, развитие каждого отдельного сектора должно осуществляться в комплексе с другими, поскольку главной стратегической целью всех отраслевых реформ является не только увеличение транзитных внешних и внутренних перевозок, но и развитие национальной экономики в целом", — заявил министр инфраструктуры Украины В. Козак.

Для определения объемов финансирования каждый из портов разрабатывает планы развития на кратко-, средне- и долгосрочную перспективу, которые поступят для рассмотрения КМУ в течение 6 месяцев.

В измаильском филиале ГП "АМПУ" приняли коллективный договор

11.07.2013 г. в Измаильском филиале Администрации морских портов Украины принят коллективный договор на 2013—2015 гг., который призван обеспечить работникам трудового коллектива соответствующие социальные гарантии, а предприятию — эффективную реализацию намеченных планов и задач.

Коллективный договор Измаильского филиала "АМПУ" основан на положениях Отраслевого соглашения и сохраняет все льготы и гарантии, которые действовали для работников Измаильского морского торгового порта до вступления в силу Закона "О морских портах Украины", сообщает пресс-служба Измаильского МТП.

Более всего у работников ИФ ГП "АМПУ" вызвали интерес положения о порядке выплаты материальной помощи на оздоровление, а также порядок выплаты за выслугу лет. На конференции были даны ответы на волнующие работников предприятия вопросы. Так, оба пункта остаются без изменений — материальная помощь будет выплачиваться в прежнем объеме, выслуга лет при переводе работников из ГП "ИЗМ МТП" в Измаильский филиал "АМПУ" сохранена. Также рассматривался пункт о выплате компенсации работникам филиала Администрации, чьи дети посещают детский сад "Гвоздичка", так как дошкольное учреждение осталось на балансе ГП "Измаильский морской торговый порт". Этот вопрос был решен положительно и в ближайшее время будет вынесен на заседание Совета трудового коллектива для уточнения про-

цедуры финансирования. На конференции был принят пункт коллективного договора об обеспечении питьевой водой в жаркое время года сотрудников Службы морской безопасности.

Таким образом, было отмечено, что принятый на конференции документ сохраняет все позитивные достижения, закрепленные в коллективном договоре ГП "ИЗМ МТП".

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железнодорожники и зернотрейдеры обсудили в Одессе вопросы взаимодействия

11.07.2013 г. в Одессе состоялось заседание рабочей группы по функционированию рынка зерна. В заседании приняли участие зернотрейдеры, экспедиторы, представители Министерства аграрной политики и продовольствия Украины, Инвесторского центра продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, Украинской Аграрной Конфедерации и "Укрзалізниці".

Как было отмечено в ходе совещания, 61% (19,7 млн т) от общего объема насыпных сельскохозяйственных грузов, перевалка которых в 2012 г. осуществлялась через порты, перевозился по ж/д.

По прогнозам специалистов, урожай зерна в т.г. составит 54 млн т, что на 8 млн т больше аналогичных показателей прошлого года.

Синхронизация действий всех участников железнодорожных перевозок, считают участники совещания, поможет обеспечить полное удовлетворение спроса грузоотправителей на перевозку железнодорожным транспортом.

Со своей стороны, стремясь максимально полно использовать благоприятную конъюнктуру, железнодорожники вовремя подготовили вагонный парк и станционное хозяйство к сезону массовых перевозок зерна и овощей, установили четкое диспетчерское сопровождение своевременного предоставления подвижного состава, проработали ряд новых логистических услуг. По мнению специалистов, все это позволит ускорить доставку груза.

Как было отмечено в ходе мероприятия, количество заявок на перевозку сельхозгрузов, поступающих на ж/д в течение месяца, значительно превышает технические и технологические возможности железных дорог по перевозкам грузов в зерновозах. При существующем парке зерновозов железные дороги в состоянии ежесуточно нагружать до 1200—1300 зерновозов, в то время как заявок на погрузку в среднем принимается в 2—2,5 раза больше.

Специалисты Главного управления перевозок "Укрзалізниці" работают над усовершенствованием процесса приема заявок от грузоотправителей. В этой связи они разработали справочник перерабатывающих возможностей станций отправления и назначения по погрузке зерновых грузов и продуктов их переработки. Это позволяет обеспечить прием заявок на перевозку зерновых грузов на элеваторах согласно их фактическим возможностями.

В т.г. железнодорожники предлагают клиентам осуществлять зерновые перевозки маршрутными и групповыми отправками, положительно зарекомендовавшими себя в прошлом году — таким образом удалось ускорить оборот зерновоза по "Укрзалізниці" в течение 2012 г. на 1,83 суток (с 9,68 до 7,85 суток).

Справка. *Всего в 2012 г. было сформировано и перевезено в порты 877 маршрутных поездов с зерном. Как показывает анализ перевозок зерна маршрутными поездами, их оборот в среднем составил 4—4,5 суток, что почти вдвое меньше обращения одиночных и групповых зерновозов.*

За 6 месяцев 2013 г. до начала уборочных работ было отправлено 84 маршрутных поезда, однако после начала сбора урожая их количество значительно увеличится.

Привлекательность такой перевозки — в прохождении поездов по маршруту без дополнительных сортировочных и перерабатывающих операций на промежуточных станциях и прибытии непосредственно к месту назначения — портовой станции. Таким образом, повышается скорость доставки груза и до минимума сводится время простоя вагонов, соответственно уменьшаются расходы для грузоотправителя и всех участников железнодорожных перевозок.

На железных дорогах Украины также освоена технология работы по принципу "единого окна", что особенно удобно для мелких грузоотправителей. Грузоотправитель обращается к железнодорожникам, и те оказывают ему комплексную транспортную услугу, в которую входят организация перевозки, предоставление подвижного состава и дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов.

Железнодорожники отметили, что пока существуют недостатки, которые значительно усложняют работу железной дороги: неритмичность нагрузки в течение месяца и приостановка работы в выходные и праздничные дни, сбои графика подхода судов, что влечет несвоевременное освобождение складских емкостей и, как следствие, накопление вагонов, а также осуществление таможенных, ветеринарных, фитосанитраних и других видов контроля при отправке зерна из элеваторов, при его выгрузке в портах, ведь часто загруженные вагоны простаивают в ожидании оформления процедур по несколько суток. Устранение указанных недостатков и стабильная работа зернотрейдеров позволят существующим парком зерновозов "Укрзалізниці" (при их эффективном использовании) ежесуточно грузить 78—85 тыс. т зерна.

Справка. *С начала года железные дороги Украины погрузили 121,935 тыс. вагонов-зерновозов, или 7,753 млн т зерновых грузов, 6,654 млн т зерновики грузили на экспорт. Во внутреннем сообщении погружено 1,098 млн т зерна. В частности, Донецкая железная дорога погрузила 254,9 тыс. т, Приднепровская — 196,3 тыс. т, Южная — 2364,2 тыс. т, ЮЗЖД — 2864 тыс. т, Львовская — 891,3 тыс. т, Одесская — 1182,8 тыс. т. В основном перевозятся пшеница, ячмень, зерно кукурузы, семена рапса и подсолнечника. В целом инвентарный парк вагонов-зерновозов "Укрзалізниці" составляет 11,5 тыс. вагонов.*

В "Укрзалізниці" создан штаб для координации перевозок зернобобовых грузов и продуктов их переработки

Работа штаба будет способствовать обеспечению транспортировки урожая 2013 г., совершенствованию взаимодействия железных дорог с отправителями и получателями груза, оперативному решению неотложных вопросов. Также это будет способствовать обеспечению требований Меморандума в поддержку зернового сектора Украины, подписанного между "Укрзалізницею" и Украинской зерновой ассоциацией в феврале прошлого года сроком на три года.

АВТОДОРЭКСПО®

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ

12–14 ноября 2013

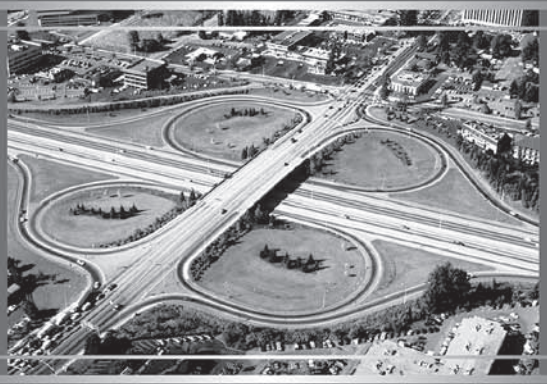
В программе выставки:

Международная конференция
по вопросам новейших технологий
строительства, эксплуатации
и проектирования автомобильных
дорог и мостов

Организаторы:

Государственное агентство
автодорог Украины «УКРАВТОДОР»

АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04



Место проведения:

Украина, Киев, пр-т Победы, 40-Б
ВЦ АККО Интернешнл

www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

УКРАИНА

Введены ограничения

Киевская область

Ограничено движение автотранспорта на а/д М-07 Киев—Ковель—Ягодин, км 30+600— 64+243, в связи с капремонтом:

— км 37+450—37+920 — закрыта левая полоса, движение осуществляется по правой;

— км 52+880—53+150 — закрыта правая полоса, движение осуществляется по левой;

— км 62+880—63+500 — закрыта левая полоса, движение осуществляется по правой.

Движение автотранспорта на указанных участках осуществляется в реверсивном режиме и регулируется светофорами.

В **Киеве** в период с 5.07.2013 г. по 30.09.2013 г. ограничено движение транспорта в связи с реконструкцией дороги на пересечении проспектов Победы—Академика Палладина—Большой кольцевой дороги в Святошинском районе.

В частности, будет частично перекрыто движение автотранспорта на следующих участках:

— пр-т Победы (на путепроводе) в направлении Житомира, ограничения действуют с 5.07.2013 г. по 15.08.2013 г.;

— пр-т Победы (на путепроводе) в направлении центра города с 15.08.2013 г. по 30.09.2013 г.;

— пр-т Академика Палладина (под путепроводом) в направлении Жулянского путепровода с 25.07.2013 г. по 5.09.2013 г.;

— пр-т Академика Палладина (под путепроводом) в направлении Беличанского путепровода с 5.07.2013 г. по 25.07.2013 г. и с 5.09.2013 г. по 30.09.2013 г.

Движение автотранспорта будет организовано по встречным полосам с оставлением для проезда по две полосы в каждом направлении.

Рекомендуемые пути объезда:

— движение в направлении Гостомеля: пр-т Победы—бульв. Академика Вернадского—пр-т Академика Палладина;

— движение в направлении Житомира: пр-т Победы—бульв. Академика Вернадского—ул. Уборевича—ул. Чернобыльская—а/д М-06 (Киев—Чоп);

— движение с Житомирского направления в направлении Одессы: Стоянка—Гореничи—Вишневое—Гнатов—Большая кольцевая дорога Киева;

— движение с Одесского направления в направлении Гостомеля: Большая кольцевая дорога—ул. Жмеринская—ул. Святошинская—пр-т Победы—бульв. Академика Вернадского—пр-т Академика Палладина;

— движение с Гостомельского направления в направлении Одессы: Бородянка—Макаров—М-06 (Киев—Чоп)—Фастов—Б. Церковь—М-05 (Киев—Одесса).

Ограничен въезд **в Киев** грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 4,5 т в пределах города с 7:00 до 20:00. При этом допускается въезд автомобилей, осуществляющих перевозки грузов в международном сообщении, с 10:00 до 17:00 при наличии у водителей международной автомобильной накладной CMR или книжки международных дорожных перевозок (МДП) и оборудования автопоездов под знаком TIR.

В случае ограничения в движении ГАИ рекомендует водителям таких грузовиков останавливаться на автостоянках или специальных площадках на подъездах к Киеву, а движение продолжить после 20:00 до 7:00.

Полтавская область

Ограничено движение автотранспорта на участках I категории автодороги М-03 Киев—Харьков—Должанский в связи с проведением работ по реконструкции и ремонту:

— км 139—149, закрыт правый проезд, движение осуществляется по левому проезду;

— км 149—158, закрыт левый проезд, движение осуществляется по правому проезду.

На трассе Киев—Чоп изменено движение транспорта

В соответствии с разработанными мероприятиями по безопасности дорожного движения и утвержденной схемой организации дорожного движения на км 774+030 а/д сообщением Киев—Чоп (развязка при въезде в г. Мукачево и повороте в г. Берегово) изменено движение ТС. В частности, изменения касаются:

— при заезде из г. Ужгород участники дорожного движения должны уступить дорогу ТС, которые возвращаются с а/д Киев—Чоп в направлении гг. Мукачево и Берегово;

— поворот с а/д Киев—Чоп в направлении гг. Мукачево и Берегово является главной дорогой;

— при выезде из г. Мукачево на а/д Киев—Чоп определены четкие направления движения ТС по полосам.

Продолжаются работы по установке соответствующих дорожных знаков и нанесению дорожной разметки.

Проведено перераспределение дополнительной квоты двусторонних разрешений Узбекистана

Проведено распределение полученных разрешений на выполнение перевозок грузов транспортными средствами по территории Узбекистана в двустороннем сообщении в 2013 г. и приняты следующие решения:

— перевозчикам, которые использовали и вернули двусторонние разрешения Узбекистана в период с 1.04.2013 г. по 1.07.2013 г., выделено по одному двустороннему разрешению Узбекистана;

— перевозчикам, ТС которых были затаможенны к 9.07.2013 г., при предоставлении оригиналов документов, подтверждающих дату затаможивания (оригинал международной товаротранспортной накладной — CMR и оригинал TIR-carnet), в периоды с 10.07.2013 г. по 12.07.2013 г. и с 15.07.2013 г. по 18.07.2013 г. в ПВД "Киев" будут оформляться и выдаваться двусторонние разрешения Узбекистана независимо от проведенного распределения;

— перевозчикам, которые загрузились после 9.07.2013 г., оформление и выдача двусторонних разрешений Узбекистана будет проводиться в пределах выделенных перевозчикам квот согласно проведенному распределению, ежедневно (согласно графику работы ПВД "Киев").

Оформление и выдача двусторонних разрешений Узбекистана будет проводиться с учетом приказа Минтранса от 20.08.2004 г. № 757 "Об утверждении Порядка оформления и выдачи разрешений на поездку по территориям иностранных государств при выполнении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении, их обмена и учета" (в редакции приказа Мининфраструктуры от 19.04.2013 г. № 239 "О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Украины от 20.08.2004 г. № 757"), зарегистрированного в Минюсте 14.05.2013 г. под № 726/23258, и приказов Мининфраструктуры Украины от 29.12.2012 г. № 756 "О введении ограничений по оформлению и выдаче иностранных разрешений при выполнении перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году", от 1.03.2013 г. № 139 "О внесении изменений в приказ Мининфраструктуры от 29.12.2012 г. № 756" и от 16.05.2013 г. № 298 "О внесении изменения в приложение к приказу Министерства инфраструктуры Украины от 29.12.2012 г. № 756".

РФ

Условия перевозки по территории РФ

Ограничение скорости (км/ч)	
В пределах населенных пунктов	60
Вне населенных пунктов	
грузовые автомобили общим весом менее 3,5 т	90
грузовые автомобили общим весом более 3,5 т	70
На автомагистралях	
грузовые автомобили общим весом менее 3,5 т	110
грузовые автомобили общим весом более 3,5 т	90
Допустимые габариты (м)	
Ширина	2,55
для авторефрижераторов	2,60
Высота	4,00
Длина	
грузовой автомобиль, прицеп	12,00
тягач с полуприцепом	20,00
автопоезд	20,00
Допустимая нагрузка (т)	
Для двухосных ТС с расстоянием между осями	
менее 1,00 м	6,0
от 1,00 м до 1,35 м	7,0
от 1,35 м до 1,65 м	8,0
от 1,65 м до 2,00 м	9,0
более 2,00 м	10,0
Для трехосного ТС с расстоянием между осями:	
менее 2,00 м	5,5
от 2,00 м до 2,60 м	6,5
от 2,60 м до 3,20 м	7,5
от 3,20 м до 5,00 м	8,0
более 5,00 м	10,0
Допустимая полная масса (т)	
Грузовой автомобиль	
с двумя осями и расстоянием между осями не менее 3,0 м	18,0
с тремя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 4,5 м	25,0
с четырьмя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 7,5 м	30,0
Тягач с полуприцепом	
с тремя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 8,0 м	28,0
с четырьмя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 11,2 м	36,0
с пятью и более осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 12,2 м	38,0
Автопоезд	
с тремя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 10,0 м	28,0
с четырьмя осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 11,2 м	36,0
с пятью осями и расстоянием между самыми отдаленными осями не менее 12,2 м	38,0

Виды разрешений	Транзитные и в/из третьих стран
Безразрешительный проезд	Разрешения не требуются при выполнении двусторонних перевозок
	Оформление разрешений не требуется при выполнении перевозок грузов в/из третьих стран ТС, если его общий вес вместе с прицепом не более 6 т и допустимая его грузоподъемность, включая прицеп, не превышает 3,5 т
Дополнительные сведения об условиях движения	С 1.01.2009 г. при въезде на территорию РФ следует иметь страховой полис ответственности перед третьей стороной ("Зеленая карта")
Ограничение движения в праздничные и выходные дни	Ограничения движения грузовых ТС в праздничные и выходные дни отсутствуют
Ввоз топлива	Разрешается ввоз топлива в объеме полной заправки баков, технологически связанных с двигателем
Условия проезда тяжеловесных и крупногабаритных ТС	Для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по территории РФ требуется получать специальное разрешение. Запрос на такое разрешение необходимо прислать за 15 дней до начала транспортной операции в ФГУ "Росдорсервис"
Условия перевозки опасных грузов	Согласно условиям ДОПОГ. При выполнении перевозок опасных грузов по территории России разрешение нужно получать только в случае перевозки "особо опасных грузов", определенных в таблице 1.10.5 ДОПОГ и к которым применяются положения раздела 1.10.3 ДОПОГ. Разрешение выдается в течение 7 дней с момента обращения в Управление государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.
Особые ограничения	
Москва	перевозка разрешается с 22:00 до 7:00
С.-Петербург	в летнее время в пятницу при выезде из города с 15:00 до 24:00; в воскресенье при въезде в город с 15:00 до 24:00
Паромные переправы	
Россия—Туркменистан	Оля—Туркменбаши
Россия—Болгария	Бургас—Поти—Новороссийск—Бургас
Россия—Германия	Засниц, Любек
Россия—Украина	порт Керчь—порт Кавказ

Пограничные переходы и режимы работы пограничных таможен	
Россия—Норвегия	Borisoglebsky
Россия— Финляндия	Brusnichnoye—Nuiamaa 00:00—24:00 Vyarstilya (Karelia)—Niirala 00:00—24:00 Liuttia 00:00—24:00 Lotta—Raja Joeseppi Salla 08:00—20:00 Svetogorsk—Pelkala 00:00—24:00 Torfianovka—Vaalimaa 00:00—24:00
Россия—Эстония	Шумилкин—Лухамяе 00:00—24:00 Куничина Гора—Койдула 00:00—24:00 Ивангород—Нарва 00:00—24:00
Россия—Латвия	Убылинка—Гребнево 00:00—24:00 Бурачки—Терехово 00:00—24:00 Лудонка—Вентули 00:00—24:00
Россия (Калининград)—Литва	Куршская Коса—Неринга 00:00—24:00 Советск—Панямуне 00:00—24:00 Пограничное—Сударгас 08:00—20:00 Чернышевское—Кибартай 00:00—24:00
Россия (Калининград)—Польша	Мамонтово-1—Гроново 00:00—24:00 Багратионовск—Безледы 00:00—24:00 Гусев—Голдан 09:00—21:00
Россия—Украина	Суджа—Юнаковка Крупец—Екатериновка Валуйки—Демино-Александровка Ровеньки—Танюшевка Грайворон—Великая Писаревка Бугаевка—Просяное Волошино—Красная Таловка Донецк—Изварино Новошахтинск—Должанский Весело-Вознесенка—Новоазовск Погар—Гремяч Новые Юрковичи—Сеньковка Троебортное—Бачевск Нехотеевка—Гоптовка Гуково—Червонопартизанск Матвеев Курган—Успенка
Россия—Грузия	Адлер—Гантиади Нижний Зарамаг—Роки Верхний Ларс—Казбеги Нижний Зарамаг—Мамисон Все пограничные переходы временно закрыты
Россия— Азербайджан	Яраги—Казмаляр—Самур Таджиркент—Казмаляр—Лапама
Россия—Казахстан	Красный Яр—Котяевка Новомарковка—Яйсан Курлин—Погодеево Троицк—Комсомолец Петухов—Мамлютка Исилькуль—Буляево В соответствии с международным соглашением между РФ и Казахстаном все пограничные переходы между этими странами отменены

БЕЛАРУСЬ

Регистрацию в системе сбора платы за проезд по автодорогам можно осуществлять с помощью топливных карт

Пользователи электронной системы сбора платы за проезд по автодорогам Беларуси (BelToll) получили возможность осуществлять расчет с помощью топливных карт, сообщает в пресс-служба системы BelToll.

Завершить процесс регистрации, а также оформить получение бортового устройства по безналичному расчету с 11.07.2013 г. можно во всех работающих пунктах обслуживания BelToll и в офисах эмитентов топливных карт "Белоруснефти", "Берлио", E100, Eurowag, ПЭК "Белавтострада".

Для компаний с большим количеством автомобилей рекомендовано выполнять регистрацию через эмитента топливных карт и заключать договор на пользование платными автомагистралями в режиме оплаты по факту. В этом случае компания заключает один договор на весь парк автомобилей, и оплата залоговой стоимости бортового устройства и проезда осуществляется посредством топливной карты.

Расчет за проезд по платным дорогам также может быть осуществлен на основании договора в режиме предоплаты, который рекомендуется для организаций с небольшим (до пяти ТС) автопарком. Плату за проезд в этом случае можно вносить в пунктах обслуживания клиентов как в наличной, так и в безналичной форме.

Примечание. *С 1.08.2013 г. будет начата коммерческая эксплуатация системы BelToll и взимание платы с пользователей за проезд по дорогам страны. С 1.07.2013 г. система работает в тестовом режиме.*

Начиная с 1.08.2013 г. для тех, кто не будет соблюдать правила пользования сетью платных автодорог, не будет никаких исключений. Все ТС, на которые возлагаются обязательства по оплате, должны быть зарегистрированы в системе BelToll и оснащены бортовыми устройствами.

КАЗАХСТАН

Контроль за перевозками пассажиров и грузов

Комитет дорожной полиции МВД РК будет проверять соблюдение перевозчиками режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств, наличие и исправность тахографа, а также соответствие установленных топливных баков требованиям завода-изготовителя.

Кроме того, сотрудники МВД РК будут осуществлять надзор за соблюдением перевозчиками Правил перевозок пассажиров и багажа и законодательства РК о лицензировании.

Также в их обязанности войдет проверка наличия разрешения на регулярные автомобильные пассажирские перевозки в международном и межобластном сообщении, контроль за соблюдением маршрута, графика движения, а также наличием списка пассажиров при нерегулярных международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа.

В свою очередь, органами транспортного контроля будет осуществляться надзор за соблюдением весогабаритных параметров, а также за наличием разрешительных документов на проезд по территории Республики Казахстан у иностранных перевозчиков.

Для этого вводится автоматизированная система учета и взвешивания ТС в движении, которая позволит останавливать только ТС, превысившие установленные весогабаритные параметры, и исключить необоснованные проверки ТС. С этой же целью организовано информационное взаимодействие с компетентными органами стран-партнеров по Таможенному союзу.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

С 9.07.2013 г. **Air Onix** начала выполнять рейсы **из Симферополя в Ереван**. Рейсы выполняются один раз в неделю по вторникам. Вылет из Симферополя — в 22:30, прилет в Ереван — в 1:30, обратно самолет отправляется через час и прибывает в Крым в 3:30.

С 2.08.2013 г. добавится вторая частота полетов по пятницам. Вылет из Симферополя — в 14:00, прилет в Ереван — в 17:00. Обратный вылет — в 18:00, прилет в Симферополь — в 19:00.

Время в полете составит 2 часа. Рейсы выполняются на Boeing 737, сообщает пресс-служба авиакомпании.

***

Wizz Air Украина намерена **увеличить частоту рейсов** на линии **Харьков—Кутаиси** с 2 до 3 в неделю. Третья частота добавится с 1.10.2013 г. Согласно новому расписанию рейсы будут выполняться по вторникам, четвергам и субботам. В настоящее время самолеты Wizz Air Украина вылетают из Харькова в Кутаиси по понедельникам и пятницам.

Поскольку бюджетник пока не имеет базы в Харькове, рейсы будут выполняться в режиме эстафеты — самолет вылетает из Киева в Кутаиси, летит в Харьков, возвращается в Грузию и выполняет обратный рейс в Киев, сообщает *avianews.com.*

***

С 25.07.2013 г. **АК "Мотор Сич"** (Запорожье) начинает полеты по маршруту **Херсон— Москва ("Внуково")—Херсон**. Рейсы будут выполняться по вторникам и четвергам на Ан-140. Вылет из Херсона в 9:00, вылет из Москвы в 14:00, сообщает *Аэровокзал.*

***

С 10.07.2013 г. **вступает в силу код-шеринговое соглашение между НК "Белавиа" и ООО "Авиапредприятие "Северсталь"**. Благодаря данному соглашению рейсы "Северстали" Череповец—Минск—Череповец будут выполняться совместно с "Белавиа", сообщает *aviaru.net.*

***

6.07.2013 г. **АК "Визз Эйр Украина"** выполнила первые полеты по трем новым маршрутам: **из Киева в Вильнюс (Литва) и Софию (Болгария) и из Донецка в Дортмунд (Германия)**, сообщает пресс-служба перевозчика.

На вильнюсском направлении рейсы будут совершаться по вторникам, четвергам и субботам, на софийском и дортмундском — по вторникам и субботам.

АК "МАУ" увеличила частоту полетов по маршруту **Новосибирск ("Толмачево")—Киев**. С 5.07.2013 г. рейсы из Новосибирска в Киев и обратно выполняются ежедневно, сообщает *aviaru.net.*

"МАУ" меняет расписание внутренних рейсов по вылету из Киева

С 18.07.2013 г. "МАУ" переносит время вылета ряда внутренних рейсов на 30 мин. с тем, чтобы гарантировать стыковки трансферным пассажирам. В частности, изменяется время вылета вечерних рейсов из Киева во Львов, Харьков и Донецк.

Расписание рейсов:

№ рейса	Направление	Дни	Вылет	Прилет
PS033	Киев—Львов	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	20:05	21:10
PS023	Киев—Харьков	1, 2, 3, 4, 5, 7	19:55	21:00
PS047	Киев—Донецк	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	19:55	21:05

***

В летний сезон грузинская **АК "Пегасус" снизила цены на авиабилеты** на 5%. В настоящее время самолеты "Пегасуса" летают из Тбилиси через Стамбул в 54 направлениях. Кроме того, "Пегасус" наладил партнерские отношения с одной из испанских авиакомпаний и начинает выполнение рейсов в Барселону и Афины.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

East Med Express Service (Odessa)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Zim Sao Paolo	ZOP	31		20-Jul-2013	21-Jul-2013	Novorossiysk, Istanbul - Ambarli
Zim Shekou	KHE	24		27-Jul-2013	28-Jul-2013	
Zim Genova	GVO	29		03-Aug-2013	04-Aug-2013	
Zim Livorno	LVO	33		11-Aug-2013	12-Aug-2013	
Zim Kingston	ZKN	123		17-Aug-2013	18-Aug-2013	
Zim Yokohama	YOK	16		24-Aug-2013	25-Aug-2013	
Zim Xiamen	XLM	34		31-Aug-2013	01-Sep-2013	
Zim India	IDY	26		07-Sep-2013	08-Sep-2013	
Zim Dalian	ZDL	23		14-Sep-2013	15-Sep-2013	
Zim Vancouver	ZVK	10		21-Sep-2013	22-Sep-2013	

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE (Illichivs'k)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Xin Lian Yun Gang	XLY	117	017W	20-Jul-2013	22-Jul-2013	Port Klang, Shanghai
Xin Ning Bo	XNI	171	0171W	27-Jul-2013	29-Jul-2013	
Zgs/Named1	ZG1	1		03-Aug-2013	05-Aug-2013	
Ym Cypress	YCY	104	0104W	10-Aug-2013	12-Aug-2013	
Xin Qin Huang Dao	XQH	133	0133W	17-Aug-2013	19-Aug-2013	
Xin Chang Shu	XCZ	142	0142W	24-Aug-2013	26-Aug-2013	
Wan Hai 602	WNV	37	037W	31-Aug-2013	02-Sep-2013	
Xin Da Lian	XDL	148	0148W	07-Sep-2013	09-Sep-2013	
Xin Lian Yun Gang	XLY	119	019W	14-Sep-2013	16-Sep-2013	
Xin Ning Bo	XNI	173	0173W	21-Sep-2013	23-Sep-2013	

ZIM, г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Mediterranean Shipping Company

Ukraine—Istanbul Feeder Service, Gioia Tauro—Piraeus—Ukraine Feeder Service

Vessel	Voy	GIOIA TAURO(A)		PIRAEUS(A)		ODESSA(R)		ILYICHEVSK(R)		GIOIA TAURO (R)	
		ETA	ETA	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
SPIRIT OF LUCK	328	07/07 07:00	08/07 07:00	09/07 21:00	10/07 21:00	13/07 07:00	14/07 13:00	14/07 18:00	16/07 00:00	21/07 07:00	
AS VENUS	323		ISTANBUL—POTI—ODESSA			11/07 01:00	12/07 01:00	13/07 18:00	15/07 18:00	17/07 08:00	17/07 23:00
WESTERDIEK	329	14/07 07:00	15/07 07:00	16/07 21:00	17/07 21:00	20/07 07:00	21/07 13:00	21/07 18:00	23/07 00:00	28/07 07:00	
SPIRIT OF LUCK	330	21/07 07:00	22/07 07:00	23/07 21:00	24/07 21:00	27/07 07:00	28/07 13:00	28/07 18:00	30/07 00:00	04/08 07:00	

MSC Ukraine Ltd., Odessa, 65014, Lidersovskiy blvd 5, off. 234-237 Phone: + 38048 7847272/ Fax: +38048 7847274

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window		SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window		SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0132 E	Вс:16-июн	Пн:17-июн	Чт:20-июн	Сб:22-июн	Пт:28-июн	Чт:11-июл	Чт:18-июл
XIN CHANG SHU (CSCL)	0141 E	Вс:23-июн	Пн:24-июн	Чт:27-июн	Сб:29-июн	Пт:05-июл	Чт:18-июл	Чт:25-июл
WAN HAI 602 (WHL)	036 E	Вс:30-июн	Пн:01-июл	Чт:04-июл	Сб:06-июл	Пт:12-июл	Чт:25-июл	Чт:01-авг
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн

PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000
E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com

Hapag-Lloyd

AEM—Odessa

Судно	Рейс	Транзитное время, сут.	Сервис	Выход из Нингбо	Прибытие в Одессу
SAN FRANCISCO EXPRESS	062W24	32	AEM	15.06.2013	17.07.2013
OOCL NEW YORK	101W25	32	AEM	22.06.2013	24.07.2013
MOL MAXIM	017W26	32	AEM	29.06.2013	31.07.2013

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

BSA UKRAINE LTD

Black Sea Feeder service (BSF)

PCE MADEIRA 0072-006E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/07	07/11	07/13	07/15	07/17	07/18	07/19
ETD	07/10	7/12	07/14	07/16	07/18	07/19	07/20

CALISTO 0073-044E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/14	07/18	07/20	07/22	07/24	07/25	07/26
ETD	07/17	07/19	07/21	07/23	07/25	07/26	07/27

PCE MADEIRA 0074-007E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/21	07/25	07/27	07/29	07/31	08/01	08/02
ETD	07/24	07/26	07/28	07/30	08/01	08/02	08/03

CALISTO 0075-045E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/28	08/01	08/03	08/05	08/07	08/08	08/09
ETD	07/31	08/02	08/04	08/06	08/08	08/09	08/10

PCE MADEIRA 0076-008E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ET	08/04	08/08	08/10	08/12	08/14	08/15	08/16
ETD	08/07	08/09	08/11	08/13	08/15	08/16	8/17

CALISTO 0077-046E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	08/11	08/15	08/17	08/19	08/21	08/22	08/23
ETD	08/14	08/16	08/18	08/20	08/22	08/23	08/24

BSA UKRAINE LTD Aleksandr Sussky Sales department manager As Agent of EVERGREEN LINE 65014, Odessa, Marazlievskaya str., 4, 2nd floor, Tel.: +38 (0482) 34-81-85, Fax: +38 (0482) 34-76-84, Mob: +38 (050) 316-23-23, E-mail: as@bsa-ukraine.com, Skype: Alex_Sussky

COSCON вводит компенсационные надбавки на сервисе Дальний Восток—Индия, Пакистан

COSCO Container Lines с 22.07.2013 г. вводит повышенную ставку на перевозку всех контейнерных грузов с Дальнего Востока к Индийскому субконтиненту, которая составит $100 за TEU груза.

С 11.07.2013 г. контейнерный оператор также ввел дополнительную надбавку за обработку контейнеров на терминалах (THC) на грузы, перевозимые из/в индийский порт Мундра, на том же дальневосточно-индийском сервисе. Ставка при этом составит 6,5 тыс. индийских рупий за TEU груза и 9,5 тыс. рупий за 40-футовый эквивалент.

Дальний Восток включает: материковый Китай, Гонконг, Тайвань, Макао, Филиппины, Вьетнам, Таиланд, Малайзию, Сингапур, Индонезию, Корею, Бруней, Камбоджу, Мьянму и Бангладеш, сообщает *Portnews.ru.*

Под Индийским субконтинентом подразумеваются Индия и Пакистан.

COSCON вводит компенсационную надбавку на азиатско-европейском сервисе

COSCO Container Lines (COSCON) с 1.08.2013 г. вводит надбавку из-за изменения курса валют (CAF) на перевозку всех грузов в обоих направлениях на сервисе Дальний Восток (включая Японию)—Индийский субконтинент—Северо-Западная Европа/Средиземноморье.

Процент CAF составит 10,78% от базовой ставки морского фрахта.

Средиземноморский регион включает Ливан, Сирию, Черноморский регион — Западную и Северную Африку, исключая Израиль, сообщает *Portnews.ru.*

OOCL вводит GRI

OOCL вводит GRI на трейде Азия—Европа. С 1.08.2013 г. ставки на контейнеры из портов Дальнего Востока (за исключением Японии) на Северную Европу, Средиземное и Черное море повышаются на $525 с TEU, сообщает *SeaNews.*

Hapag-Lloyd вводит GRI на Европу

Hapag-Lloyd вводит General Rate Increase на Северную Европу и Средиземноморье из Индии, Бангладеш и Шри-Ланки. Размер — $250 с TEU. Действует с 1.08.2013 г., сообщает *SeaNews.*

Hapag-Lloyd вносит изменения на сервисе GAX

Hapag-Lloyd вносит изменения на своем контейнерном экспресс сервисе Атлантический океан—Мексиканский залив. Вместо порта Майами (Ю. Флорида) суда будут заходить к терминалу в порту Эверглейдс, сообщает пресс-служба контейнерного оператора. Изменение вступит в силу с августа 2013 г.

Контейнеровоз MV Philadelphia Express будет первым судном, которое ошвартуется 24.08.2013 г. в порт Эверглейдс. С этого судозахода ротация портов будет выглядеть следующим образом:

Антверпен—Теймзпорт—Бремерхафен—Чарльстон—Порт Эверглейдс—Хьюстон—Саванна—Норфолк—Антверпен.

Emirates Shipping запускает китайско-индийский сервис CCI

Emirates Shipping Line с 7.07.2013 г. запустила новый контейнерный сервис Центральный Китай—Индия, сообщает пресс-служба дубайского оператора. Компания заключила соглашение об обмене слотами с Hanjin Shipping.

Ротация портов на CCI сервисе: Нингбо—Шанхай—Шуку—Сингапур—Порт Кланг—Нава Шева—Пипав—Коломбо—Порт Кланг—Сингапур—Гонконг—Нингбо.

Новый сервис будет работать параллельно с существующим сервисом CIS (China India Express Service).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 15.07.2013 г.
(по дате объявления с 9.07.2013 г. на 15.07.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
РФ, Белокаменная Моск. ж/д (199106), Бойня Моск. ж/д (199708), Владыкино-Московское Моск. ж/д (198902), Канатчиково Моск. ж/д (198404), Лихоборы Моск. ж/д (198809), Пресня Моск. ж/д (198508), Серебряный Бор Моск. ж/д (198601), Угрешская Моск. ж/д (199500), Кожухово Моск. ж/д (199604), Лефортово Моск. ж/д (199303), Москва-Южный порт Моск. ж/д (199407), Новопролетарская Моск. ж/д (199801), Ростокино Моск. ж/д (199002), Черкизово Моск. ж/д (199208)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395); щебень грав. (232408); щебень ДР-8 (232412); шунгит (232427); щебень пр. (232431); щебень д/бал. жп (236038)	с 13.07.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/1167 от 10.07.2013 г.	Запрещается перевозка в адрес всех получателей, кроме ООО УК "Трансюжстрой" (код 1290). Перевозки в: все
РФ, Лужки-Орловские Моск. ж/д (205608)	по ЕТСНГ: отсев гран. кам. (232253); щебень гранит (232395)	с 13.07.2013 г. до 22.07.2013 г.	ОАО "Орелдорстрой" (8058)	УЗ (22)	ЦЗМ-14/1165 от 10.07.2013 г.	Перевозки в: все
Украина, Куряж Южн. ж/д (441004)	по ЕТСНГ: дрова (101); древес. топл. тех. (102)	с 15.07.2013 г. до 22.07.2013 г.	ООО "Кроно-Украина" (2974)	Южная Южн. ж/д (43), Юго-Западная Ю.-Зап. ж/д (32)	ЦЗМ-14/1162 от 10.07.2013 г.	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68),
Узбекистан, Чукурсай Узбк. ж/д (720000)	по НПП: грузы в контейнерах (42)	с 15.07.2013 г. до 25.07.2013 г.	для всех получателей	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦДЗ-1/58 от 11.07.2013 г.	Перевозки в: все
РФ, Мытищи Моск. ж/д (234808)	по ЕТСНГ: отсев гран. кам. (232253); щебень гранит (232395)	с 15.07.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦДЗ-1/69 от 12.07.2013 г.	Перевозки в: все

В Ильичевском МТП представили новый контейнерный поезд "Ильичевец"

Новый контейнерный поезд "Ильичевец" — совместный проект транспортно-экспедиторской компании "Левада Карго", "Контейнерного терминала Ильичевск" и УГЦТС "Лиски" с направлением движения Ильичевск—Киев—Ильичевск — был презентован в Ильичевском МТП 10.07.2013 г., сообщает пресс-служба ИМТП. Отправление первого контейнерного поезда запланировано на 24.07.2013 г.

Новый контейнерный поезд представляет собой 33 ед. 80-футовых платформ.

Время следования поезда — 13 часов.

Расписание и процедура оформления контейнерного поезда "Ильичевец":

Ильичевск— Киев	Киев—Ильичевск
Ильичевск	Киев
Понедельник до 17:00 — завершается бронирование на поезд	Понедельник до 12:00 — завершается бронирование на поезд
Вторник до 19:00 — завершается прием завизированных нарядов и пакетов документов	Понедельник до 13:00 — завершается подача пакетов документов (экспортные отправки)
Среда — отправление 22:30	Вторник — отправление 16:30
Киев	**Ильичевск**
Четверг — прибытие, погрузочно-разгрузочные операции	Среда — 08:00 прибытие на КТИ, погрузочно-разгрузочные операции
Пятница 08:00 — выдача контейнеров	

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 12.07.2013 г. (с учетом НДС)
Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	нет предложений	12200	12400	9700
Минимальная	—	12400	12850	10845
Средняя	—	12296	12619	10090

Мелкий опт, грн./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	8,00	9,19	9,60	8,15
Минимальная	10,00	10,25	10,90	9,72
Средняя	9,03	9,67	9,98	8,63

Розничная торговля в Киеве, грн./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	9,20	9,65	10,15	9,15
Минимальная	10,50	10,79	11,50	10,29
Средняя	10,20	10,54	10,91	9,97

По данным центра "Психея"

Изменение средней цены за период 5.07—12.07.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	—	+1,5	+0,9	+1,1
Мелкий опт	+1,2	+0,3	+0,4	+1,2
Розница	0,0	0,0	0,0	0,0

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 15.07.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9,68	10,05	10,33	9,70
Винницкая	9,68	10,15	10,34	9,63
Волынская	9,61	10,04	10,29	9,60
Днепропетровская	9,56	9,98	10,24	9,53
Донецкая	9,67	10,19	10,41	9,68
Житомирская	9,70	9,99	10,24	9,56
Закарпатская	9,71	10,10	10,31	9,61
Запорожская	9,69	9,97	10,25	9,57
Ивано-Франковская	9,73	10,15	10,38	9,65
Киев	9,64	10,11	10,34	9,65
Киевская	9,64	10,11	10,34	9,65
Кировоградская	9,61	10,02	10,28	9,58
Луганская	9,61	10,18	10,40	9,67
Львовская	9,74	10,15	10,36	9,63
Николаевская	9,68	10,10	10,28	9,59
Одесская	9,73	10,13	10,34	9,65
Полтавская	9,54	10,02	10,26	9,62
Ривненская	9,58	10,03	10,29	9,58
Сумская	9,47	9,88	10,18	9,51
Тернопольская	9,69	10,14	10,33	9,63
Харьковская	9,54	9,97	10,27	9,59
Херсонская	9,70	10,07	10,31	9,61
Хмельницкая	9,76	10,09	10,35	9,65
Черкасская	9,60	10,00	10,27	9,58
Черниговская	9,52	9,94	10,22	9,52

По данным finmonitor.com.ua

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 15.07.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182,00	195,00	180,00
Андорра	EUR	1,264	1,322	1,132
Австрия	EUR	1,398	1,533	1,349
Беларусь	EUR	0,681	-	0,699
Бельгия	EUR	1,670	1,727	1,488
Босния и Герцеговина	BAM	2,35	2,50	2,35
Болгария	BGL	2,55	2,71	2,62
Хорватия	HRK	10,08	10,39	9,50
Чехия	CZK	36,03	-	35,69
Дания	DKK	12,39	12,79	10,88
Эстония	EEK	1,319	1,359	1,299
Финляндия	EUR	1,649	1,700	1,487
Франция	EUR	1,566	1,625	1,374
Грузия	GEL	2,10	2,15	2,10
Германия	EUR	1,589	1,683	1,435
Греция	EUR	1,687	1,804	1,361
Венгрия	HUF	414,00	-	418,00
Ирландия	EUR	1,569	-	1,479

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Италия	EUR	1,763	1,906	1,645
Казахстан	KZT	138,00	160,00	102,00
Косово	EUR	1,20	-	1,19
Латвия	LVL	0,942	0,972	0,892
Литва	LTL	4,69	4,78	4,43
Люксембург	EUR	1,370	1,427	1,223
Македония	MKD	78,50	80,00	67,00
Молдова	MDL	17,58	18,00	16,65
Черногория	EUR	1,380	1,410	1,240
Нидерланды	EUR	1,825	1,889	1,481
Норвегия	NOK	15,61	16,36	14,15
Польша	PLN	5,50	5,78	5,49
Португалия	EUR	1,622	1,739	1,411
Румыния	RON	5,82	6,50	5,94
РФ	RUB	31,69	-	32,90
Сербия	RSD	148,50	-	149,50
Словакия	SKK	1,483	-	1,358
Словения	EUR	1,493	1,514	1,376
Испания	EUR	1,438	1,557	1,358
Швеция	SEK	14,83	15,33	14,48
Швейцария	CHF	1,812	1,858	1,897
Турция	TRY	4,83	4,92	4,31
Украина	UAH	10,75	12,30	9,60
Великобритания	GBP	1,350	1,430	1,395

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 5.07.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**289,7**	**121,7**	**958,8**	**332,6**	**3,6%**	**4,2%**	**2,3%**
Азия и Океания	22%	285,2	119,8	946,2	342,2	1,2%	3,1%	3,5%
Европа и СНГ	28%	293,5	123,3	971,5	332,2	3,4%	3,9%	2,7%
Ближний Восток и Африка	7%	283,6	119,1	939,8	355,7	2,4%	3,8%	3,5%
Северная Америка	39%	289,2	121,5	958,4	322,9	5,2%	5,1%	1,3%
Латинская и Центральная Америка	4%	301,9	126,8	976,2	351,2	5,3%	5,0%	1,5%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 15.07.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун			644,0	-10,0	970,0	-3,0
Ричард бэй			640,0	-7,0	1090,0	+15,0
Азия и Океания						
Буссан	615,0	0,0	638,0	+3,0	930,0	0,0
Каошинг	627,0	-2,0	677,0	-2,0	1005,0	0,0
Сингапур	593,0	+1,0	605,0	-3,0	909,0	+3,0
Южная Америка						
Маракайбо	603,0	-5,0	665,0	-0,5	996,5	+1,0
Рио-де-Жанейро	625,0	0,0	648,5	0,0	940,0	0,0
Сантос	635,0	0,0	656,5	0,0	990,0	0,0
Северная Америка						
Корпус Кристи	630,0	0,0			1010,0	0,0
Хьюстон	594,5	+5,5	670,0	+5,0	983,0	+8,5
Ближний Восток						
Фуджейра	587,5	-4,0	662,5	+2,5	980,0	-9,0
Северная Европа						
Антверпен	602,0	+4,0	628,0	+4,0	905,0	+5,0
Роттердам	600,0	+4,0	624,0	+3,0	903,0	+4,0
Южная Европа						
Стамбул	632,0	0,0	659,5	0,0	965,0	0,0
Лиссабон	623,0	+6,0	657,5	+6,0	958,0	+6,0
Пирей	622,0	+1,0	653,0	+1,0	935,5	+3,0

По данным Bunkerindex.com

ТАМОЖНЯ

Состоялось 21 заседание Коллегии ЕЭК

9.07.2013 г. состоялось заседание Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), в ходе которого был рассмотрен ряд вопросов в сферах таможенного сотрудничества и технического регулирования, а также были приняты решения об изменении и прекращении действия некоторых международных договоров, составляющих договорно-правовую базу Таможенного союза.

Одобренными документами, в частности:

— уточнены нормы действующего Таможенного кодекса Таможенного союза на основании правоприменительной практики за время работы Кодекса с момента его вступления в силу (июль 2010 г.);

— принято решение о внесении изменений в программу по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту", а также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований указанного технического регламента и осуществления оценки соответствия продукции, сообщает *eurasiancommission.org*.

Полномочия ветеринарных органов в рамках Таможенного союза расширят

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) одобрил внесение поправок в техрегламенты, расширяющие полномочия ветеринарных органов в рамках Таможенного союза. Скоро вся готовая продукция животного происхождения в России будет обязана проходить проверку не только в Роспотребнадзоре, но и в Россельхознадзоре. Окончательное решение по вопросу можно ожидать в сентябре.

Справка. *Необходимость введения данной меры в Национальной мясной ассоциации и Рыбном союзе объяснили пробелом, возникшим в законодательстве в результате вступления России в ВТО. По правилам этой организации, если Россия не осуществляет ветсертификацию готовой продукции внутри страны, то она не может требовать этого от зарубежных поставщиков. Т.о., импортная готовая продукция животного происхождения выпадала из-под какого-либо контроля при пересечении границы России и ТС. Согласно действующим нормативным актам, проверять такую продукцию можно только на полках магазинов. По данным таможенной статистики, в РФ импортируется продовольствия на $40 млрд в год.*

С внесением изменений в законодательство ТС (имеет приоритет над национальным) полномочия по проверке готовой продукции получают как ветеринарные органы субъектов РФ (подчиняются губернаторам), так и федеральные в лице Россельхознадзора. По словам производителей, это увеличит их затраты на оформление ветсертификатов минимум на 5 млрд руб. в год. Свои текущие ежегодные расходы на ветеринарные документы, требующиеся для пересечения в т.ч. границ регионов, участники рынка оценивают в 9,5 млрд руб. По словам экспертов, в единый перечень товаров, подлежащих ветконтролю, попадает почти вся товарная номенклатура, включая мучную продукцию, с содержанием животных белков, сообщает Коммерсант.

Данные о товарах, ввозимых в ТС поездами, будут собираться за 4 часа до границы

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) подготовила проект документа, регламентирующего порядок обязательного предварительного уведомления о товарах, ввозимых по ж/д на территорию Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана.

В рамках нормативного акта (который, как ожидается, вступит в силу с 1.10.2014 г.) предполагается обязать перевозчика представлять такую информацию не менее чем за 2 часа до пересечения границы. В свою очередь к самому перевозчику такая информация должна поступить от компаний, ввозящих товары, не менее чем за 4 часа до прибытия на пограничный переход.

В случае таможенного транзита товаров должны быть предоставлены сведения об отправителе, получателе, пунктах отправления и назначения, декларанте, перевозчике и транспортном средстве. Кроме того, нужно будет указать время и место прибытия, число товаров, их стоимость и вес, товарные коды, предоставить данные о количестве используемых для транспортировки грузовых мест и о последующей перегрузке. При "чистом" транзите представлять такую информацию не требуется.

При транспортировке остальных товаров должны указываться их отправитель и получатель, а также адреса регистрации, станции отправления и назначения, количество используемых грузовых мест, маркировка и виды упаковки, товарные коды, вес, идентификационные номера контейнеров, время и место прибытия.

В конечном итоге сведения подаются в таможенный орган страны прибытия. В случае, если информация является неполной или недостоверной, подающему ее лицу направляется соответствующее электронное сообщение, а данные считаются не представленными. Партия товара, по которой предварительная информация не представлена в полном объеме и в установленные сроки, попадает в "область риска", и таможенные органы должны минимизировать такой риск. Если предварительная информация не может быть получена в месте прибытия по техническим причинам, таможенные операции проводятся в соответствии с законодательством Таможенного союза.

Справка. *Нормы вводятся в рамках договоренностей трех стран об обмене информацией о товарах и транспортных средствах, пересекающих границу объединения (от 2010 г.), а также для ускорения таможенных операций и повышения эффективности контроля.*

Гостамкомитет Беларуси, Комитет таможенного контроля Казахстана и Федеральная таможенная служба РФ до 1.09.2014 г. должны будут доработать свои информационные системы, сообщает Интерфакс-Запад.

Европа упростит таможенные процедуры для судов

Комиссия Евросоюза изложила свои планы по упрощению таможенных формальностей для судов. Ожидается, что это поможет европейским портам стать более конкурентоспособными,

В проекте "Синий пояс: Единый транспортный регион для перевозок" предлагается два ключевых решения для облегчения таможенных формальностей путем внесения изменений в существующий Таможенный кодекс (CCIP). Одно из них — ослабление таможенных формальностей для перевозок внутри Евросоюза. Судоходные компании, использующие регулярные маршруты в рамках ЕС и транспортирующие в основном товары ЕС, уже в настоящее время могут воспользоваться облегченными процедурами в рамках действующих правил Regular Shipping Services (RSS) для каботажных перевозок. Новые предложения, представленные Комиссией в июне 2013 г., позволят сделать данные правила более гибкими. Период консультаций для государств-членов будет сокращен с 45 до 15 дней. Компании смогут заранее подать заявку на получение разрешения для государств-членов, куда они хотели бы осуществлять перевозки, что позволит сократить время.

Второе решение — ослабление таможенных формальностей для судов, осуществляющих судозаходы в порты третьих стран. В частности, Комиссия отмечает, что почти 90% судов перевозят как европейские, так и не европейские грузы и часто заходят не только в порты ЕС, но и в страны, не входящие в союз, например, в Норвегию, Северную Африку и РФ. В целях облегчения таможенных процедур для этих судов, Комиссия предлагает создание системы, которая будет различать принадлежность груза на борту судна (при европейском происхождении груза выгрузка происходит без задержек). Грузы третьих стран должны проходить соответствующие таможенные процедуры.

До конца т.г. Комиссия обнародует предложение о создании единой системы электронного декларирования грузов. Новая электронная декларация eManifest позволит судоходным компаниям предоставлять информацию таможенным органам о состоянии груза (как внутри ЕС, так за его пределами).

Предполагается, что подготовленные предложения позволят реализовать программу по сокращению таможенных барьеров в ЕС к 2015 г., сообщает *PortNews*.

На молдавских таможенных пунктах пропуска организован "зеленый коридор" для скоропортящейся продукции

По данным таможенной службы Молдовы, рабочий день таможенных постов страны продлен до 18:00, при этом кагульская таможня будет работать до 20:00 без выходных.

Также было отмечено, что скоропортящаяся продукция будет пересекать границу в режиме "зеленого коридора", т.е. время на осмотр груза и оформление документов сокращено до 30 минут, сообщает *АвтоТрансИнфо*.

В Польше рекомендуют не пользоваться пунктом пропуска Зосин—Устилуг

В настоящее время на польско-украинском пункте пропуска Зосин—Устилуг (Волынская обл.) ведется реконструкция. Предусматривается строительство новых павильонов в направлениях как на въезд, так и на выезд из Польши. Работы при строительстве могут продлиться до осени т.г., а завершение реконструкции всего пункта пропуска запланировано на 1 квартал 2014 г.

Польские пограничники заверили, что приложат максимум усилий, чтобы в этом пункте пропуска не образовывались большие очереди, однако рекомендуют по возможности пользоваться другими пунктами пропуска.

Справка. *Всего на польско-украинской границе протяжностью около 540 километров действует 12 пунктов пропуска (по 6 автомобильных и железнодорожных). Для сравнения: в Германии, у которой граница с Польшей также превышает 500 км, работает 38 пунктов пропуска, из которых 19 автомобильных, сообщает* УНИАН.

Реконструкция ПП Захонь-Чоп ("Тиса") завершена

20.06.2013 г. завершилась реконструкция ПП Захонь—Чоп ("Тиса") на венгерско-украинской границе.

В процессе реконструкции на полосах автотранспортного движения въезд/выезд установлено, в частности, 15 совместных таможенно-полицейских и два полицейских модуля (кабины для контроля и оформления документов) для осуществления пропуска автотранспорта согласно стандартам ЕС. У всех 17 новых модулей установлены крытые площадки с весами для измерения массы грузов, транспортируемых через границу.

После передачи реконструированного пункта пропуска в эксплуатацию участники автотранспортного движения могут для пересечения границы воспользоваться всеми полосами движения.

Кроме ПП Захонь—Чоп для пересечения венгерско-украинской границы легковым автотранспортом используются переходы: Ловня—Звонковое, Барабаш—Косино, Берегшурань—Лужанка, Тисобейч—Вилок.

Пункты пропуска на границе Украины с Россией и Беларусью в разгар туристического сезона работают без осложнений

Украинские пограничники готовы к резкому увеличению пассажиропотока и транспорта в летний период. Осложнений в работе основных пунктов пропуска на участках границы с Беларусью и Россией в середине лета не было.

Пограничники отработали механизм заблаговременного информирования водителей о загруженности пунктов пропуска, сообщает пресс-служба Госпогранслужбы Украины. В пунктах пропуска через госграницу созданы дополнительные рабочие места для инспекторского состава.

На самых проблемных участках предусмотрено предоставление полос встречного движения для оформления транспортных средств с проблемного направления. Также активизирована работа с автоперевозчиками относительно получения заранее информации о пассажирах для ускорения их оформления.

"По состоянию на 15.07.2013 г. пограничникам удалось избежать существенных осложнений на основных пунктах пропуска на украинско-белорусском и украинско-российском участках. На границе с РФ и Беларусью пункты пропуска работают в обычном режиме", — подчеркнули в погранведомстве.

3 – 6 сентября 2013

Донецк, Украина

ПРОМЫШЛЕННАЯ НЕДЕЛЯ

XII специализированная выставка
металлообрабатывающего оборудования и комплектующих

МАШИНОСТРОЕНИЕ

II специализированная выставка

ОХРАНА ТРУДА

II специализированная выставка

ХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Главный информационный спонсор: МТТ Мир Техники и Технологий

Официальный партнер ВЦ "ЭКСПОДОНБАСС": ПЕРШИЙ ДІЛОВИЙ ТЕЛЕКАНАЛ ДЛЯ ТИХ, ХТО ПЕРШИЙ

Медиа-партнер: Газета Жизнь www.lifedon.com.ua

Информационные партнеры: Оборудование и инструмент для профессионалов; Промышленная Торговая Площадка Украины

ОРГАНИЗАТОР:

Выставочный центр "ЭКСПОДОНБАСС"
Тел./факс: +38 (062) 381-21-35, 318-21-36
E-mail: metal@expodon.dn.ua, http://www.expodon.dn.ua
83048, Украина, г. Донецк, ул. Челюскинцев,189-В

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач

***Прим.ред**. Окончание статьи. Начало см. "Транспорт" № 27 (767) от 10 июля 2013 г.*

"Викинг" в системе интермодальных решений

Активное развитие маршрута "Викинг" в южном направлении, ставшее одним из контрапунктов нынешнего транспортного года в системе международных грузоперевозок Север—Юг, подтверждает факт формирования новой мультимодальной оси с участием Украины. Обсуждение потенциала и перспектив складывающегося интермодального транспортного коридора на платформе перевозок Балтийское море—Черное море стало одним из ключевых в рамках форума "День международного экспедитора 2013" (Одесса). Следует отметить, что еще недавно наиболее очевидной перспективой "Викинга" эксперты полагали освоение грузовой базы тяготеющих к маршруту морских контейнерных линий, такой шаг подсказывало усиление позиций глобальных перевозчиков в контейнерных портах

Литвы и Украины. Специалисты прямо указывали на целесообразность привязки графика курсирования поезда к расписанию работы морских линейных перевозчиков, что позволило бы минимизировать расходы на хранение контейнеров в порту. За счет морских линий предполагалось также пополнить ограниченный контейнерный ресурс железных дорог. Однако сегодня признается, что "Викинг" не может конкурировать с морским транспортом на основном альтернативном маршруте — Черное/Средиземное море—Балтика вокруг Европы. По оценке АО "Литовские железные дороги" (ЛЖД), данной в Одессе одному из наиболее перспективных южных продолжений маршрута, Турция—Литва, морская перевозка вокруг Европы обойдется почти на треть дешевле сухопутной с участием "Викинга" (по линии Турция—Болгария—Румыния—Молдова—Украина—Беларусь—Литва), хотя и будет длительней более чем вдвое — составит 20 суток против 8 суток по железной дороге. В то же время, реальным является переключение на поезд "Викинг" ближневосточного транзита, идущего сегодня на Европу автомобильным транспортом. Доставка автомобилем по маршруту Турция—Литва обходится в EUR3850, тогда как с использованием "Викинга" и по сухопутному маршруту будет дешевле — EUR1400 для 20- и EUR2065 для 40-футового контейнера. Время доставки также сравнимое: 6 суток автомобилем и 8 — по железной дороге. Однако самая существенная на сегодня перспектива проекта "Викинг" — использование потенциала интермодальной перевозки по линии Турция—Литва, предусматривающего железнодорожно-паромную перевозку по Черному морю и далее — по основному маршруту "Викинга". Здесь стоимость доставки значительно дешевле автоперевозки и сравнима с сухопутным вариантом "Викинга" — составит EUR2010 для 20- и EUR2780 для 40-футовика; неплохое и время перевозки — 10 суток. Характерно, что свыше 70% общего времени маршрута займет морская перевозка, однако именно благодаря морскому участку минимизируется количество пересечений сухопутных границ и достигается определенная технологическая общность (за счет железнодорожно-паромной переправы с колеей стандарта 1520 в турецком порту Дериндже). Учитывая привлекательность интермодального варианта, литовская сторона предложила железнодорожно-паромному перевозчику "Укрферри" снизить тарифы до конкурентоспособного для "Викинга" уровня. Эта инициатива стала продолжением диалога АО "ЛЖД" с турецкими представителями в рамках основной задачи, стоящей сегодня во главе угла развития проекта "Викинг" — расширения географии. Данная задача сегодня активно решается: в апреле т.г. Турция официально заявила о присоединении к проекту "Викинг", подписав соответствующий межправительственный меморандум с Литовской республикой. Тем самым Турция стала третьим, вслед за Болгарией и Румынией, участником развития "Викинга" в южном направлении. Пионером была компания ЕООО "БЖД-Грузовые перевозки", присоединившаяся к проекту в декабре 2012 г.; вторым южным участником стал румынский национальный грузовой оператор CFR MARFA (с февраля т.г.). В мае т.г. CFR MARFA заключила два соглашения с АО "ЛЖД" — об экспедировании грузов и о предоставлении услуг по логистике. В июне к проекту присоединилась Молдова, объявив тарифы для "Викинга". В июле компания "Укрферри" заявила о своем согласии снизить тарифы на перевозку в рамках проекта "Викинг". "Мы пошли на это, видя потенциал привлечения на маршрут "Викинг" дополнительных объемов контейнерных грузов. Контейнерная перевозка для нас сегодня особенно интересна с учетом падения объемов, перевозимых вагонами", — пояснил президент ЗАО "Укрферри" Александр Курлянд.

Определенную поддержку сети интермодальных перевозок с участием Украины обещает проект, анонсированный ООО "Ширококолейная металлургическая дорога" ("ПКП ЛХС"). Как проинформировал директор по коммерции и эксплуатации "ПКП ЛХС" Мирослав Смульчиньски, компания разработала вариант присоединения к проекту "Зубр" — близкому к "Викингу" по украинскому участку маршрута. Сегодняшний маршрут контейнерного поезда "Зубр", Таллинн—Рига—Минск—Киев—Одесса, компания предлагает дополнить линией Украина—Польша с использованием польский широкой колеи (до собственного терминала "Славкув"). Точкой выхода на новый участок будет Киев, окончания — Катовице, что обеспечит доставку грузов в один из важных распределительных центров Европы. Польская компания обещает специальные тарифные условия для перевозки стандартных, специальных и рефрижераторных контейнеров с графиком отправлений трижды в неделю — на уровне сегодняшнего функционирования "Викинга". С учетом того, что маршрут "Зубр", первоначально задумывавшийся как альтернатива "Викингу", фактически слился с последним на белорусско-украинском участке, можно говорить о формировании цельной системы перевозок Север—Юг с участием Украины. Как известно, с инициативой слияния двух маршрутов выступила "Укрзалізниця", присоединившаяся к проекту "Зубр" путем его выведения на Одесский и Ильичевский порты, при этом дополнительное плечо перевозок составил участок Удрицк—Ильичевск—Одесса, с заходом на железнодорожно-паромную переправу в Ильичевском порту и в Одесский порт. Станциями формирования поезда "Зубр" для комбинированного транспорта определены Ильичевск-Паромная и Одесса-Лиски, для контейнеров — Ильичевск, Ильичевск-Паромная, Одесса-Порт, Одесса-Лиски. Соответственно, у нового польского проекта есть возможности стать частью системы международных комбинированных перевозок в интермодальном исполнении (с подключением портов). Как указал М. Смульчиньски, у терминала "Славкув", ориентированного на работу с контейнерными грузами, имеется опыт по работе с автотягачами, что доказало участие объекта в проекте "Ярослав" (запуск поезда комбинированного транспорта по маршруту Киев—Славкув). "К сожалению, проект не получил развития по не зависящим от нас причинам, однако технически и технологически терминал по-прежнему готов к работе", — подчеркнул докладчик. По мнению "ПКП ЛХС", целесообразно также вернуться к идее перевозки по маршруту Москва—Киев—Львов—Славкув и далее на Европу, поскольку эта линия также имеет потенциал интермодальности — выход на порты Балтики (Гданьск, Гдыня) и Средиземноморья (Копер). По оценке компании, перевозка по маршруту на участке Гданьск—Киев займет порядка 10 суток, Гданьск—Москва — 16 суток.

Свое видение развития "Викинга" предложили эксперты TRACECA, сделавшие упор на увязывании его южного развития (Украина—Турция) с новым проектом перевозок по маршруту Турция—Грузия—Азербайджан—Казахстан—Китай. Как указал в своем выступлении руководитель группы экспертов регионального проекта TRACECA "Логистические процессы и морские магистрали II" Андреас Шен, данный мультимодальный проект, рассчитанный

на перевозку автомобилей железнодорожным и морским транспортом, имеет определенную грузовую базу, как и примыкающий проект Казахстан—Каспийское море—Черное море. В перспективе, с учетом развития железнодорожной и портовой инфраструктуры, возможно обеспечение перевозки по полному маршруту Китай—Турция за 12 суток, причем просматривается высокая сбалансированность его загрузки (за счет ближневосточных и китайских грузов). Та же южная загрузка является сегодня ключевой для "Викинга", поскольку потенциал внутренних перевозок по оси Литва—Беларусь—Украина во многом исчерпан (последнее подтверждается, в частности, стабилизацией перевозок по маршруту на уровне 40—60 тыс. TEU в год). При этом контрейлерные перевозки, первоначально анонсировавшиеся в качестве основных для маршрута "Викинг", остановлены с 2007 г.; вывоз автотягачей из Литвы прекратился еще ранее — в 2006 г. Всего с момента старта работы маршрута "Викинг" (в 2003 г.) было перевезено 539 автотягачей: в 2003 г. — 259 ед.; в 2004 г. — 138 ед.; в 2005 г. — 124 ед.; в 2006 г. — 18 ед. Превалировали при этом объемы на Литву — 429 ед. против встречных 110 ед. По оценке АО "ЛЖД", основной причиной сворачивания контрейлерной составляющей является отсутствие соответствующих приоритетов в государственной политике стран-участниц проекта. Фактически, укрепление конкурентных позиций железнодорожного транспорта по отношению к автомобильному идет пока рыночным путем, и немногие исключения из данного правила все еще не сложились в цельную систему стимулирования "зеленых" перевозок. Это переводит контрейлерные перевозки в разряд малореальных проектов, хотя и с серьезными перспективами в случае их господдержки. Усложняют ситуацию и актуальные для сети 1520 проблемы — погранично-таможенные барьеры между странами, дисбаланс развития железнодорожной инфраструктуры, несогласованная и непрозрачная тарифная политика. Помимо сложности стоящих задач (достаточно сказать, что количество погранпереходов на пространстве 1520 достигает двух сотен), не подготовлена платформа, на которой возможно комплексное решение задачи развития комбинированных и/или интермодальных перевозок "Пространства 1520" — так, последние рекомендации ОСЖД по данному вопросу датируются 2009 г. Правда, то, что проблемы подобного уровня решаемы, подтверждается проектом продвижения единой накладной ЦИМ/СМГС, перешедшим из плоскости единичного эксперимента к обкатке на территории России, Украины, Словакии, Польши, Беларуси и ряда иных стран. Этот проект является одним из краеугольных и в сфере развития интермодального варианта "Викинга" с выходом на его южное (черноморское) продолжение, подтвердили участники форума.

Интермодальное будущее "Пространства 1520": проблемы и решения

Южное развитие закладывает основу для привлечения на "Викинг" ближневосточного транзита — наиболее реального на сегодня источника пополнения его грузовой базы. При этом встречный грузопоток, транзит из стран Северной и Западной Европы, все еще остается под вопросом, что, в частности, слабо мотивирует Грузию и страны Закавказья, ориентированные на импорт и имеющие ограниченную собственную грузовую базу, присоединиться к проекту. Что касается уже присоединившихся южных участников, их интересуют, прежде всего, возможности освоить грузовую базу автоперевозчиков. Для большинства стран-участниц (кроме, пожалуй, Турции) привлекаемые за счет "Викинга" грузы являются, прежде всего, транзитом, что ставит вопрос о согласовании тарифной политики в рамках проекта. Уже сегодня включение новых членов происходит при условии их согласия с тарифной политикой проекта в сфере железнодорожного транспорта — в частности, с требованием придерживаться одинаковой ставки в контейнеро-километрах по маршруту "Викинга". Это, впрочем, не исключает создания при необходимости специальных (льготных) условий. Возможно, на такой шаг пойдет Беларусь, для которой "Викинг" является важным транзитным коридором. По признанию белорусской стороны, транзит составляет сегодня не более 8% от общего объема грузоперевозок поездом "Викинг" по территории республики и является незадействованным резервом, освоение которого выдвигается в качестве основной задачи. Аналогичная задача является сегодня приоритетной и для "Викинга" в целом, при этом ее решение увязывается с набором сложных мероприятий межгосударственного характера: внедрением электронного документооборота и сквозного перевозочного документа (накладной ЦИС/СМГС), унификацией процедур пересечения границ и таможенного оформления; оптимизацией тарифов (с выработкой сквозной ставки по интермодальному маршруту). Все эти задачи невозможно решить вне консолидированных усилий всех участников транспортного рынка, констатировал форум, однако их инициативы мало — страны, входящие в маршрут "Викинг", должны согласованно внедрять отраслевые и государственные стандарты в транспортной сфере, стимулирующие развитие интермодальных перевозок на основе комбинированного транспорта (в водно-железнодорожном и автомобильно-железнодорожном сообщении). В этом следует опираться на значительный опыт, накопленный странами Еврозоны, подчеркнул в своем выступлении первый заместитель генерального директора, директор дирекции по грузовым перевозкам АО "ЛЖД" Стасис Гудвалис. Как указал спикер, в странах стандарта 1435 развитие нормативно-законодательной базы контрейлерных перевозок перешло из фазы стимулирования в фазу обеспечения стабильного функционирования сегмента. Этому способствовал ряд жестких мер — так, в Австрии запрещено движение грузового автотранспорта в воскресные и праздничные дни, а также по субботам (с 15:00 до 24:00); в период 1.07—31.08 по субботам запрещено движение по наиболее загруженным дорогам (с 8:00 с 15:00). Исключение сделано для ограниченного сегмента перевозок — разрешены перевозки в рамках интермодального маршрута (на расстояния до 65 км от перегрузочной ж/д станции до места назначения) и перевозки скоропорта. В Италии существует запрет на автоперевозку по воскресным дням в январе—апреле и октябре—декабре (с 8:00 до 22:00); в мае—сентябре — запрет в воскресные и праздничные дни (с 7:00 до 24:00); полностью запрещено движение грузовых автомобилей на всей сети автодорог по воскресным и праздничным дням (с 00:00 до 22:00). В Германии внедрено ночное ограничение движения на определенных участках автомагистралей; исключение сделано для комбинированного транспорта, осуществляющего перевозки порт—ближайшая ж/д, причем расстояния не должны превышать 200 км. При этом Европа рассматривает контрейлерные перевозки не как чисто коммерческий продукт, но как средство повышения экологических стандартов и повышения безопасности перевозок. Отсюда — система защиты и протекционизма: за-

прет на движение тяжеловесного автотранспорта; госдотации железнодорожному транспорту для преодоления убыточности контрейлерных перевозок. Все это следует взять на вооружение участникам Содружества, убежден С. Гудвалис. "На сети 1520 следует внедрить определенную систему льгот и преференций для автоперевозчиков, пользующихся контрейлерами. Такие примеры в Европе есть — так, в Венгрии автоперевозчикам, участвующим в комбинированных перевозках, разрешено движение по автострадам с превышением допустимой нагрузки, — отметил докладчик. — Равно важным является и решение вопросов создания сопутствующей инфраструктуры — мест отстоя автотранспорта, ремонтных мастерских, обеспечения погрузочно-разгрузочной техникой. Требуется предоставление соответствующих производственных площадей, в т.ч. под создание системы сервиса для водителей. Все это — вопросы, уже решенные на "Пространстве 1435", где существует налаженная инфраструктура с множеством решений для контрейлерных перевозок".

Определенные наработки имеются и у литовской стороны, взявшей курс на сотрудничество с европейскими производителями погрузочного оборудования (в т.ч. эстакадного для погрузки автопоездов на платформы и горизонтальных систем погрузки-выгрузки типа CargoBeamer). В стадии реализации — проект создания сети общенациональных логистических центров (в Вильнюсе, Каунасе, Клайпеде). Общая емкость хранения будущих терминалов, профилируемых под комбинированные перевозки, составит порядка 2,5 тыс. TEU. Сумма инвестиций в проект оценивается на уровне $109 млн, срок реализации — до 2018 г. (в т.ч. в Вильнюсе и Каунасе — до 2015 г.). Для сравнения: "Укрзалізниця" уже располагает сетью контейнерных терминалов, охватывающих основные регионы перспективного грузооборота (Киев, Чоп, Харьков, Днепропетровск, Луганск, Донецк, Одесса/Ильичевск). Мощности ГП "УГЦТС "Лиски", контейнерного оператора "Укрзалізниці" и оператора контейнерного поезда "Викинг", насчитывают 5,07 тыс. ед. специализированного вагонного парка, однако доля платформ для контрейлерных перевозок составляет порядка 1,5% этого состава (80 ед.). Парк седельных тягачей оператора насчитывает только 47 ед. Основу перегрузочного оборудования составляют козловые краны (92 ед.) и погрузочно-разгрузочные механизмы (79 ед.) — техника, ориентированная, прежде всего, на работу с контейнерами. Отсутствуют и перспективы серьезного переоснащения под задачи обеспечения контрейлерных перевозок — как ввиду отсутствия стимулирования данного сегмента, так и по причине дефицита финансов у перевозчика. Последнюю проблему выделил в своем выступлении директор ГП "УТЛЦ" Владимир Иващук, указавший на серьезный спад в стратегическом для отрасли секторе транзита. "В условиях дефицита денежных средств для кредитования, экономической и политической нестабильности в странах ближнего и дальнего зарубежья замедлилось развитие основных отраслей мировой экономики. Железнодорожный транспорт Украины, как индикатор развития экономики, отреагировал на ситуацию негативной тенденцией в сегменте транзитных перевозок. Так, в 2012 г. объемы транзитных перевозок грузов по украинской территории составили 41,9 млн т, сократившись по сравнению с предыдущим годом на 211,6 тыс. т, или на 17,8%", — сообщил спикер. Усугубили ситуацию иные причины объективного характера, не зависящие от "Укрзалізниці" — развитие Россией собственной транспортной инфраструктуры с соответствующим переключением экспортных грузопотоков; выстраивание барьеров вследствие создания ТС ("Применение упрощенных таможенных процедур и унифицированного тарифа на перевозки железнодорожным транспортом для членов ТС не добавляют привлекательности украинскому направлению перевозки", — отметил докладчик). В то же время, имеются внутренние резервы роста, лежащие, по оценке ГП "УТЛЦ", в сфере преодоления серьезных нормативных барьеров. Так, следует изменить введенное с мая 2012 г. обязательное предоставление "Укрзалізницею" как перевозчиком финансовых гарантий таможенным органам — обеспечение уплаты таможенных платежей. Перечень грузов, подпадающих под данное положение, охватывает 68 групп товаров, не облагаемых акцизным сбором, включая высокодоходные грузы — промышленные товары народного потребления, пищевые грузы, оборудование, механизмы и пр. "Помимо непосредственно финансовой гарантии, оплачиваются услуги независимых финансовых посредников, составляющие сегодня $0,4—2,5 за 1 т груза в зависимости от объема и номенклатуры. Эта дополнительная финансовая нагрузка заставляет грузоотправителей отправлять грузы в обход Украины", — отметил В. Иващук. Необходимо также снять фактор задержки на границе грузов, не являющихся подакцизными, в связи с оформлением таможенной декларации. "На сегодня для выполнения таможенных формальностей при перевозке транзитных грузов предусмотрено предоставление дополнительных сведений в накладных УМВД, ЦИМ, ЦИМ/СМГС. Это требует создания нового документа и, как следствие, получения платы за его оформление, причем оформление ГТД составляет $28,5 и $4,8 за каждый дополнительный лист", — сообщил докладчик. Задержки на границе связаны и с проведением дополнительных радиометрических исследований. "Сегодня предусмотрен порядок, позволяющий задерживать вагоны для проведения дальнейших радиометрических исследований в случаях, когда радиационное загрязнение в несколько раз меньше нормы, однако на 30% больше природного фона. Такое исследование проводится на отдельных путях станции, и вся финансовая нагрузка, связанная с простоями, возлагается на транзитного экспедитора", — пояснил В. Иващук. Требует решения и проблема ускорения выдачи разрешительных документов на перевозку отдельных видов грузов (радиоактивных, ядовитых, опасных отходов, грузов животного происхождения, пищевых и пр.). Нерешенные проблемы подобного уровня серьезно подрывают позиции Украины в системе международных перевозок грузов и снижают логистический потенциал транспортного комплекса страны, в т.ч. в интермодальной сфере. При этом решение вопросов лежит в плоскости принятия решений и не требует значительных финансовых затрат: "Укрзалізниця" предлагает ограничить финансовое обеспечение транзита перечнем исключительно подакцизных грузов; исключить излишние звенья в технологии оформления транзитных грузов; привязать углубленные проверки радиоактивного фона к пороговой величине нормативного допуска; оптимизировать технологическую схему выдачи разрешений (лицензий) на груз. Отсутствие подвижек в решении поставленных вопросов воспринимается международным транспортным сообществом как сигнал о неготовности Украины к внедрению современных стандартов грузового сообщения. Между тем, в Украине объективно существуют сходные с Литвой предпосылки для развития контрейлерных перевозок — высокие временные за-

траты на прохождение пунктов пропуска автомобильным транспортом (в Литве — из-за низкой пропускной способности. Как отметил С. Гудвалис, "постоянные очереди грузовиков с грузами на границах, порой достигающие 20 км и преодолеваемые за 2—3 суток, в очередной раз вынуждают поднимать вопрос о поиске альтернативных способов доставки грузов"); тенденция развития (в Литве — роста) сети платных автодорог; отсутствие контрейлерных терминалов; слабо прописанные ограничения перевозок большегрузным автотранспортом. Так же, как украинская сторона, литовская считает внедрение информационных технологий ключевым фактором развития рынка грузоперевозок (в части создания интермодальных логистических центров, тогда как Украина — фактором развития перевозок через порты). По сути, стороны одинаково оценивают важность задачи электрификации железных дорог — как возможность снизить издержки и повысить экологические стандарты. Наконец, литовская сторона декларировала особую важность информационного и технологического взаимодействия транспорта с контролирующими и основными производственными структурами — идею, близкую к украинскому проекту "Единое окно — локальное решение" (правда, в перечне участников взаимодействия АО "ЛЖД" указало и структуры финансирования, что пока отсутствует в украинской концепции).

Как выяснилось в ходе заседания, Украина и Литва равно оценивают важность нормативного совершенствования в сфере комбинированных перевозок, включая необходимость урегулировать такие открытые вопросы, как заключение сделок между перевозчиками, принимающими участие в смешанной перевозке; распределение ответственности между сторонами; выработка документальной базы — единого транспортного документа и узлового соглашения (включая определение его содержания, существенных условий, технологии работы участников перевозок). Все это подтверждает наличие базы для согласованных действия в области поиска интермодальных решений, в т.ч. с учетом контрейлерной составляющей. Ее потенциал литовская сторона оценивает достаточно высоко. "В 2012 г. через польско-литовские пограничные переходы в сообщении между Западной Европой и странами СНГ лишь 5—10% всех грузов были транспортированы по железной дороге, остальные 90—95% перевезены автомобильным транспортом, которые и являются потенциальной грузовой базой контрейлерных перевозок", — заявил С. Гудвалис. Повысить потенциал интермодальности позволит решение задач, поставленных АО "ЛЖД" в сфере комбинированных перевозок: принятие правовых актов, регламентирующих организацию контрейлерных перевозок; обеспечение перевозок специализированным подвижным составом; строительство специализированных контрейлерных терминалов; согласование единого перевозочного документа, способствующего скорейшему пересечению границ и оформлению таможенных процедур; создание сети маршрутов контрейлерных перевозок на "Пространстве 1520". В этом ряду дискуссионным выглядит предложение литовской стороны о создании на сети 1520 единого центра, координирующего управление подвижным составом и организацию контрейлерных перевозок, однако само появление подобного пункта — свидетельство высокой цены решений интермодального уровня. Нацеленность транспортного сообщества на поиск таких решений — один из главных итогов состоявшейся дискуссии.

КАТКЕВИЧ Галина

Профессиональная подготовка и образование в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок. Сертификация международных экспедиторов

Традиционно заключительная секция "Дня международного экспедитора" была посвящена профессиональной подготовке и образованию экспедиторов. Важность данной проблематики связана с тем, что профессиональная подготовка является одной из ключевых составляющих деятельности национальных ассоциаций, организующих и обеспечивающих процесс транспортной логистики и международной торговли. Ужесточение конкурентной борьбы на внешнем и внутреннем рынке, появление новых технологий, смена поколений требуют повышения квалификационного уровня работников. Причем работников любого звена — от высшего руководства до рядового персонала. Требования к профессионализму экспедиторов сегодня во многом способствуют, а зачастую и определяют систему повышения квалификации персонала, которая предусматривает распространение и усвоение персоналом как базовых знаний, так и наиболее эффективных новаций в логистике. И ключевым звеном здесь выступают экспедиторские ассоциации, аккумулирующие весь передовой опыт своих членов, систематизирующие его в обучающих программах и распространяющие полученные знания среди персонала компаний-членов путем проведения профессиональной подготовки международных экспедиторов. Третий блок "Дня международного экспедитора" был посвящен ознакомлению участников форума с новыми стандартами и технологиями FIATA для профессиональной подготовки, новыми решениями, а также сотрудничеству в этом направлении национальных ассоциаций экспедиторов. Модератором данной секции выступил Иван Липтуга, вице-президент FIATA, заместитель председателя консультативного органа по профессиональной подготовке (Advisory Body Vocational Training, ABVT), вице-президент АО "ПЛАСКЕ".

Открывая работу секции, И. Липтуга остановился на итогах проделанной работы в сфере профессиональной подготовки экспедиторов. Он напомнил о существующих 3 стандартах FIATA по профессиональной подготовке экспедиторов:

— базовый стандарт в сфере международного экспедирования грузов (диплом FIATA), существует с 1996 г. Данный стандарт предоставляет начальные знания и навыки, необходимые для осуществления транспортно-экспедиторской деятельности, и охватывает все сферы деятельности международного экспедитора;

— стандарт в сфере управления цепями поставок (высший диплом FIATA), ориентирован на руководителей, менеджеров и специалистов транспортно-экспедиторских, транспортных и логистических организаций; персонал субъектов внешнеэкономической деятельности (импортеры, экспортеры);

— стандарт Train-the-Trainer, связанный с повышением квалификации преподавателей, предназначен для преподавателей и охватывает педагогику и мастерство преподавания на курсах Международного транспортного экспедирования и управления цепями поставок.

Для распространения и продвижения стандартов и рекомендуемых практик FIATA в отдельных регионах, на базе инициативных ассоциаций, создана сеть региональных цен-

тров профессиональной подготовки, географически охватывающая все части света. Одесса была утверждена одним из региональных центров профессиональной подготовки для стран СНГ и Восточной Европы. Важным шагом в этом направлении стало соглашение о сотрудничестве между национальными ассоциациями экспедиторов для развития сотрудничества в сфере профессиональной подготовки специалистов в области транспорта, экспедирования и логистики, подписанное Украиной, Россией, Беларусью в ноябре 2010 г. Позднее к этому соглашению присоединились национальные ассоциации международных экспедиторов Узбекистана, Республики Казахстан, Республики Молдова, а также планируется присоединение ассоциаций из Грузии и Литвы.

Далее заместитель председателя ABVT Иван Липтуга проинформировал об инициативах Регионального центра по профессиональной подготовке FIATA по проведению курсов для преподавателей (Train-the-Trainer) для ассоциаций стран СНГ. В рамках соглашения о сотрудничестве между национальными ассоциациями экспедиторов (членами FIATA), в сфере профессиональной подготовки специалистов в области транспорта, экспедирования и логистики, на данный момент успешно были проведены курсы повышения квалификации преподавателей Центра повышения квалификации ассоциации российских экспедиторов; Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов при Ассоциации международных экспедиторов Республики Беларусь; Центра управления и логистики на транспорте при Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан. Проведение вышеперечисленных курсов способствовало разработке ассоциациями своих собственных программ, и следует отметить, что по итогам проведения Конгресса FIATA в Лос-Анжелесе в 2012 г. все ассоциации успешно защитили свои национальные программы в Управлении цепями поставок на получение высшего диплома FIATA. Таким образом, на данный момент национальные программы в Управлении цепями поставок на получение высшего диплома FIATA имеют 8 из 109 стран и в их число входят Украина, Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан.

Более подробно на работе и планах Центра профессиональной подготовки украинских ассоциаций экспедиторов (АМЭУ и "Укрвнештранс") в Одессе остановился Андрей Скидан, руководитель службы организации информационно-консультационного обслуживания АО "ПЛАСКЕ". Он отметил, что в настоящее время Центром подготовлено около 500 слушателей, которые получили соответствующие сертификаты. Более 40 украинских преподавателей курсов Международного транспортного экспедирования и управления цепями поставок, прошедших курс повышения квалификации в соответствии с требованиями данного стандарта, одними из первых в мире получили соответствующие сертификаты FIATA. Говоря о планах Регионального центра профессиональной подготовки для стран СНГ и Восточной Европы, АО "ПЛАСКЕ" от имени украинских ассоциаций экспедиторов ("АМЭУ" и "Укрвнештранс") готовит к запуску курс по стандарту в сфере перевозок опасных грузов авиационным транспортом по программе ICAO/FIATA. Центром планируется провести соответствующую подготовку для других ассоциаций для имплементации данного стандарта в Центрах профподготовки этих ассоциаций. Хотелось бы отметить, что Казахстан уже проявил заинтересованность в этом курсе для внедрения этого стандарта в своем Центре.

Также Центром ведется активная работа по созданию единого комплекта учебно-методических материалов в сфере управления цепями поставок на русском языке для организации и проведения профессиональной подготовки в соответствии со стандартами FIATA, что позволит использовать единые подходы, учитывающие специфику региона, при проведении профессиональной подготовки в центрах ассоциаций-участниц стран СНГ.

В планах также создание отдельного отраслевого стандарта в сфере перевозок грузов авиационным транспортом с последующей выдачей соответствующего диплома. Данный стандарт будет аналогом курсов Международной ассоциации воздушного транспорта. Этот диплом будет признаваться при сертификации грузовых авиационных агентств, в частности IATA и Госавиавластями различных стран. Также в настоящее время есть потребность создания отраслевого стандарта в сфере железнодорожных перевозок, учитывая специфику региона стран СНГ, где большинство грузов перевозится ж/д транспортом. В дальнейшем рассматривается возможность создания отраслевых стандартов с другими профильными международными организациями, в частности в сфере автомобильного и морского транспорта.

Отмечая важность профессиональной подготовки международных экспедиторов, было внесено предложение относительно включения минимальных стандартов FIATA в программы сертификации экспедиторов как одного из требований прохождения сертификации, что может являться основным условием наличия профессиональной подготовки персонала компании.

Опытом работы в сфере профессиональной подготовки и сертификации международных экспедиторов поде-

лился Юрий Ситков, директор Ассоциации российских экспедиторов (АРЭ). Основной задачей АРЭ, обозначенной Ю. Ситковым, является поддержка отечественных экспедиторов, и именно с этой позиции в российской ассоциации рассматриваются вопросы профессиональной подготовки и сертификации. Сложность ситуации на российском рынке транспортно-экспедиторских услуг связана с тем, что на долю российских экспедиторов приходится только 20% грузов, и как следствие значительная доля транспортно-логистических услуг на территории России приходится на долю крупных иностранных экспедиторов. Для решения этой проблемы АРЭ проводит активную законотворческую работу. Усовершенствование законодательной базы, в частности, связано с продвижением законопроекта, в который включено требование к экспедиторской компании об обязательном членстве в профессиональной организации. Обязательным также является наличие в штате компании дипломированного в экспедиторской отрасли специалиста. Установлено требование к финансовой состоятельности, надежности и профессионализму экспедитора, а также продвигается АРЭ положение об общероссийском реестре экспедиторов при Торгово-промышленной палате РФ.

Также ассоциация в своей практической работе уделяет первостепенное внимание повышению конкурентоспособности российских экспедиторов и предлагает для этого три основных инструмента: бесплатное обучение в Центре повышения квалификации ассоциации с выдачей дипломов FIATA; проведение сертификации услуг, оказываемых экспедиторами своим клиентам, на соответствие Национальным стандартам в области транспортно-экспедиторской деятельности; бесплатное предоставление права использования экспедиторских документов FIATA.

В РФ подготовку и повышение квалификации экспедиторских кадров по минимальным стандартам FIATA осуществляет Центр повышения квалификации Ассоциации российских экспедиторов (ЦПК АРЭ). Всего в Центре за 11 лет его деятельности прошли обучение и получили свидетельства 1424 слушателя, из которых 344 удостоились дипломов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) "Международный экспедитор". В настоящее время Консультативный совет FIATA по профессиональной подготовке утвердил для ЦПК АРЭ новый стандарт — Высший диплом FIATA в Управлении цепями поставок. Этому предшествовала должная подготовка и ряд соответствующих мероприятий со стороны АРЭ, в реализации которых существенную помощь оказали ассоциация "Укрвнештранс" и АО "ПЛАСКЕ".

Важнейшим условием, определяющим качество подготовки слушателей, является наличие высококвалифицированного педагогического состава. ЦПК АРЭ организовал подбор профессиональной команды специалистов-практиков и ведущих преподавателей из числа ученых МГИМО, МАДИ (ГТУ) и Российской академии народного хозяйства и Государственной службы при президенте России. Преподавательские кадры прошли в 2011 г. специальную подготовку по программе FIATA "Подготовка инструкторов" (Train-the-Trainer), что является обязательным для реализации нового стандарта FIATA. Данная подготовка была осуществлена командой экспертов АО "ПЛАСКЕ", уполномоченной Консультативным советом FIATA по профессиональной подготовке. ЦПК АРЭ, закончив работу по российской версии программы "Управление цепями поставок", провел в 2012 г. первый "пилотный" курс. В результате, 5 слушателей-представителей экспедиторского корпуса РФ в 2013 г. успешно защитили в ЦПК АРЭ дипломные проекты, после соответствующего оформления документов в марте 2013 г. в Москве, впервые в практике деятельности FIATA, им были выданы Высшие дипломы FIATA по стандарту "Управление цепями поставок".

По мнению АРЭ, одним из доказательств реального профессионализма является сертификация оказываемых экспедитором услуг. Следует отметить, что практически во всех странах мира действуют системы добровольной сертификации как продукции, так и услуг. АРЭ вопросами добровольной сертификации занимается более 10 лет. Система добровольной сертификации ассоциации является наиболее простой и доступной для всех экспедиторов. Система позволяет экспедиторам, прошедшим сертификационную проверку и получившим сертификат соответствия, в полной мере свидетельствовать, что предоставляемые ими транспортно-экспедиторские услуги соответствуют Национальным стандартам в области транспортно-экспедиторского обслуживания и позволяет повысить свой статус на транспортно-экспедиторском рынке как в России, так и за рубежом. При осуществлении сертификационных проверок АРЭ, являющаяся руководящим органом по сертификации, дает указания комиссиям по сертификации при проведении сертификационных и инспекционных проверок не вмешиваться в оперативную деятельность предприятия, сохранять коммерческую тайну компании, работать с документами, которые предоставляет администрация предприятия, в соответствии с перечнем, приложенным к договору на проведение сертификации. Проведение сертификации транспортно-экспедиторских компаний явилось одним из стимулов повышения статуса этих предприятий на внутреннем и международном рынках транспортно-экспедиторских услуг. По свидетельству руководителей сертифицированных компаний, выданные предприятиям сертификаты соответствия в ряде случаев помогли выиграть тендеры на транспортно-экспедиторское обслуживание предприятий, осуществляющих поставку товаров как внутри страны, так и за границу, улучшили взаимоотношения транспортно-экспедиторских предприятий с государственными и местными органами власти, поскольку такие экспедиторы могли документально подтвердить свой статус добросовестного и надежного экспедитора.

На основных аспектах деятельности Ассоциации международных экспедиторов и логистики "БАМЭ" в Республике Беларусь в области профессиональной подготовки в сфере логистики, экспедирования, а также сертификации международных экспедиторов остановился Алексей Мартынчик, заместитель директора учреждения образования "Центр "БАМЭ-Экспедитор". В Ассоциации практически с первых дней существования уделяется серьезное внимание профессиональной подготовке экспедиторов. Белорусская Ассоциация международных экспедиторов и логистики в числе первых ассоциаций-членов FIATA в 1996 г. получила право подготовки международных экспедиторов в соответствии со стандартами FIATA. Учрежденный Ассоциацией в 1995 г. в качестве образовательного и издательского подразделения Учебный центр "БАМЭ-Экспедитор" (в г. Минске) призван обеспечивать продвижение профессиональной компетентности и гарантии международных стандартов профподготовки. Центр —

единственное белорусское учреждение образования, обучающее международных экспедиторов на соискание дипломов FIATA базового и высшего уровней. Деятельность Центра лицензирована и в 2012 г. аккредитована на национальном уровне, что позволяет проводить обучение специалистов транспортной отрасли по 11 образовательным программам, в том числе — с 2013 г. — по 40-часовому курсу "Логистика".

Ведется активная работа по продвижению стандартов FIATA. В 2009 г. внедрена новая, отвечающая минимальным стандартам, базовая программа обучения экспедиторов на получение диплома FIATA, базирующаяся на сочетании теоретического и производственного тренинга. В целях более глубокого продвижения стандартов FIATA программа положена в основу собственного учебного курса обучения транспортно-экспедиционной деятельности белорусских экспедиторов с выдачей документа национального образца. Диплом FIATA ежегодно защищают 8—10 белорусских специалистов. На сегодняшний момент в Беларуси выдано 42 диплома, в том числе коллегам-транспортникам из Казахстана. Всего Центр обучает ежегодно свыше 9 тыс. специалистов.

В октябре 2012 г. Центр завершил работу по аккредитации на право подготовки на высший диплом FIATA "Управление цепями поставок". Защищена собственная программа. В настоящее время Центр проводит регистрацию заявок на обучение пилотной группы слушателей.

При поддержке Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси, лидирующих экспедиторских компаний и содействии АО "ПЛАСКЕ" сформирован профессиональный коллектив преподавателей-практиков. Все преподаватели имеют соответствующий диплом FIATA на право преподавания.

Центром также ведется активная методическая и издательская работа — издается и распространяется информационная, учебно-методическая и справочная литература. Учебное пособие Центра "Международные автомобильные перевозки" соответствует минимальным стандартам FIATA и рекомендовано Консультативным Советом FIATA, издается единственный информационно-аналитический журнал Беларуси по транспорту "Компас экспедитора и перевозчика", на постоянной основе издаются Справочник экспедитора и перевозчика Forwarder, справочник "Транспорт и логистика", "Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом" и многое др.

Ассоциацией за 18 лет проделана определенная работа по укреплению престижа экспедиторской деятельности в Беларуси: определились лидеры рынка, подготовлена законодательная база. Однако А. Мартынчик остановился и на проблемах. В частности, с отменой лицензирования транспортно-экспедиционной деятельности в 2011 г., стало менее актуальным лицензионное требование о подтверждении профкомпетентности экспедитора, что повлекло значительное снижение спроса на добровольное обучение на экспедитора. При этом деятельность экспедиторов в Беларуси также не сертифицируется. Из положительных моментов стоит отметить введение в 2011—2012 гг. стандартов в сфере логистической деятельности, определены термины, введена классификация объектов логистики, система добровольной сертификации логистических услуг.

Подводя итоги своего выступления, А. Мартынчик отметил, что актуальными темами в работе белорусских экспедиторов в ближайшее время являются:

— в сфере сертификации — опираясь на опыт ассоциаций экспедиторов России и Казахстана — введение добровольной сертификации транспортно-экспедиторских организаций Беларуси, развитие системы добровольной сертификации логистических услуг, что позволит выйти на новый уровень качества услуг в этой области;

— в сфере страхования — учитывая опыт Европейского союза, где институт страхования гражданской ответственности носит обязательный характер — внедрение института добровольного страхования экспедиторов (через принятие законодательного акта, стимулирующего сертификацию через уменьшение налогооблагаемой базы экспедитора);

— для обеспечения непрерывного продвижения стандартов FIATA в ближайшее время также потребуется защита программы базовой подготовки международных экспедиторов на соискание диплома FIATA.

Как отметил Таутгинас Санкаускас, президент Литовской национальной ассоциации экспедиторов LINEKA, исходя из выступлений предыдущих докладчиков, в Литве как и в Беларуси и России, есть похожие проблемы. Но рассматривая роль экспедитора в транспортном процессе, необходимо помнить, что он должен всегда идти на несколько шагов впереди. Это прежде всего связано с активным использованием новых механизмов и инструментов в своей деятельности, а именно: электронного документооборота, активного использования документов FIATA, унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, реализации проекта "единое окно" и др. Анализируя структуру рынка транспортно-экспедиторских услуг, Т. Санкаускас отметил, что в Литве официально декларируют этот вид деятельности 1300 компаний, членами Ассоциации LINEKA являются 60 компаний, охватывающих 50% бизнеса логистики Литвы. В ходе обсуждения вопросов, посвященных сертификации, президент LINEKA отметил, что так как деятельность экспедиторов в Литве не сертифицируется, не тестируется и не лицензируется, то для заказчиков экспедиции наибольшую актуальность представляет финансовая безопасность. Т. Санкаускас заверил, что эту ситуацию разрешает членство в ассоциации, поскольку для вступления компания-претендент должна предоставить соответствующий пакет документов, который бы подтверждал профессиональный уровень сотрудников, финансовую состоятельность, а также внимательно рассматривается репутация фирм-кандидатов.

В заключение президент LINEKA подчеркнул, что Ассоциация, содействуя консолидации транспортно-логистического бизнеса, стремится внести свой вклад в создание новых и выгодных отношений, обмениваться практическим опытом бизнеса, новыми идеями, обсуждать возможности сотрудничества и т.д.

В рамках развития сотрудничества в сфере профессиональной подготовки экспедиторов модератор секции И. Липтуга отметил, что планируется осенью 2013 г. в Литве провести курсы для преподавателей (Train-the-Trainer).

Николет Ван Дер Ягт, генеральный директор Европейской ассоциации экспедирования, логистики и таможенных услуг CLECAT, также приняла участие в обсуждении вопросов профессионального образования. При этом она указала на необходимость подготовки специалистов в соответствии с международными стандартами. Генеральный директор CLECAT, указала на основную, с ее точки зрения, проблему малого бизнеса — это недостаток профессиональных знаний и денег, что является препятствием раз-

витию. Николет Ван Дер Ягт особо подчеркнула роль АО "ПЛАСКЕ" в подготовке и повышении квалификации специалистов. При этом она отметила, что эта роль ценна в масштабе всей FIATA.

В заключение сессии выступил Стенли Лим, президент FIATA, остановившись на стратегических вопросах профессиональной подготовки международных экспедиторов и опыте профподготовки экспедиторов в Сингапуре. С. Лим, в частности, проинформировал участников "Дня международного экспедитора", что, по его мнению, 4-летний срок между повышениями квалификаций — на сегодня уже много. В Сингапуре, на его родине, этот срок соответствует примерно двум годам. Хотя тут нет необходимости придерживаться каких-то жестких сроков. Лучше это делать исходя из конкретных потребностей. А в целом же, по мнению С. Лима, специалист-экспедитор должен повышать свою квалификацию постоянно — на протяжении всей своей профессиональной жизни.

Далее С. Лим проинформировал присутствовавших о том, что в Сингапуре приняты два диплома, формально подтверждающих квалификацию экспедиторов-специалистов по цепям поставок: базовый и высший. При этом, понимая роль профессионального образования, правительство Сингапура оплачивает 90% расходов на эти цели. Ибо это способствует стратегической их ориентации на повышение эффективности экономики. А, в свете последнего, профессионализм специалистов — это еще дороже, ценнее, чем указанные госрасходы.

Подводя итоги сессии, Иван Липтуга, вице-президент FIATA, заместитель председателя ABVT, отметил, что "мы живем в разных мирах" и не всегда есть возможность сравнивать работу как ассоциаций, так и особенности организации транспортно-экспедиторской деятельности в разных странах. Но, несмотря на эти отличия, все отмечают важность профессиональной подготовки международных экспедиторов. Сегодня в FIATA для того, чтобы идти в ногу со временем, обсуждается вопрос изменения формата Консультационного органа FIATA и приведения его в более общий широкий формат — в виде так называемой "сети знаний", которая должна распространяться во всем мире и продвигать стандарты шире, для того чтобы во всех странах был более общий подход. Перед национальными ассоциациями экспедиторов, представленными в FIATA, стоит задача продвигать стандарты FIATA на государственном уровне, увеличивать количество специалистов, имеющих дипломы FIATA, количество преподавателей FIATA.

Впереди большая работа по продвижению не только существующих стандартов, но и созданию новых в сотрудничестве с другими международными ассоциациями, созданию новых отраслевых стандартов, а это новые возможности, новые продукты, новые ценности, которые ассоциации смогут предлагать своим членам. FIATA будет всячески оказывать поддержку национальным ассоциациям в сфере профессиональной подготовки.

ХРУСТАЛЕВА Виктория

РЕКОМЕНДАЦИИ
XI Дня международного экспедитора

31 мая 2013 г. в Одессе состоялся XI День международного экспедитора.

Данный форум был посвящен вопросам организации международных грузоперевозок через регионы Черного, Балтийского, Каспийского морей в направлениях Север—Юг, Запад—Восток, также были рассмотрены вопросы развития интермодальных перевозок в целом.

Отдельное внимание было уделено вопросам перехода на электронный обмен данными в процессе международных перевозок, практического применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в форме электронной записи, упрощения международных торговых процедур путем внедрения механизма "единого окна".

Также участники конференции обсудили основные аспекты профессиональной подготовки и сертификации международных экспедиторов по стандартам FIATA.

В мероприятии приняли участие представители Международной федерации экспедиторских ассоциаций FIATA, Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Европейской ассоциации экспедирования, логистики и таможенных услуг CLECAT, Украинского национального комитета Международной торговой палаты, Миссии Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM), Ассоциации операторов по международному электронному документообороту на железных дорогах (AED), органов государственного управления Украины, делового сообщества, а также представители из Беларуси, Бельгии, Казахстана, Литвы, Молдовы, Польши, России, Сингапура, Украины, Чехии, Швейцарии. Всего — более 100 профессионалов из транспортных, экспедиторских и логистических организаций.

В ходе рабочей программы состоялись дискуссии по трем блокам вопросов:

1. Цепи поставок. Процедуры оптимизации и упрощения

— Электронный документооборот. Электронные документы FIATA;

— Унифицированная ж/д накладная ЦИМ/СМГС в форме электронной записи;

— Электронное декларирование;

— Проект "Единое окно — локальное решение". Электронный наряд.

2. Интермодальные решения для транспортных коридоров

— Тенденции развития интермодальных перевозок;

— Создание экологически устойчивых и безопасных коридоров;

— "Зеленые" транспортные коридоры для интермодальных перевозок;

— Перераспределение грузопотоков с автомобильных дорог на железную дорогу и морские пути.

3. Профессиональная подготовка и образование в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок. Сертификация международных экспедиторов

— Сотрудничество национальных ассоциаций экспедиторов стран СНГ и Восточной Европы по вопросам профессиональной подготовки, используя русский язык как деловой язык для регионального общения;

— Взаимодействие FIATA с другими международными организациями по вопросам профессиональной подготовки;

— Новые стандарты FIATA для профессиональной подготовки и новые решения;

— Новые технологии в профессиональной подготовке;

— Добровольная сертификация транспортно-экспедиторских компаний.

С целью выработки соответствующей политики представителями транспортной отрасли участниками в ходе форума были выработаны следующие рекомендации:

1) В области процедур оптимизации и упрощения цепей поставок

Рекомендовать национальным ассоциациям экспедиторов целенаправленно информировать участников транспортного рынка о преимуществах применения документов и форм FIATA, в том числе в виде электронной записи.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что обременительные пограничные процедуры ведут к увеличению стоимости транспортных операций и препятствуют международной торговле, экономическому развитию и иностранным инвестициям. Добиться эффективности перевозок и торговли можно путем устранения узких мест и внедрения мер по упрощению и ускорению пересечения границ.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г. (Конвенция о согласовании) является ключевым правовым документом в области облегчения пересечения границ и скоординированного управления трансграничным движением. Ее надлежащее применение может не только сократить на границах транспортные и торговые издержки, но и минимизировать государственные расходы на инфраструктуру и функционирование пунктов пересечения границ.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам принимать активное участие в работе по разработке технологии применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, в том числе в виде электронной записи, заверяемой ЭЦП государственного образца, в качестве грузового и таможенного транзитного документа при международных грузовых перевозках. Иметь в виду, что Приложение 9 к Конвенции о согласовании 1982 г. предоставляет возможность использовать унифицированную накладную ЦИМ/СМГС в качестве таможенного транзитного документа.

Рекомендовать странам-членам Конвенции о согласовании провести в возможно сжатые сроки внутригосударственные процедуры по внедрению положений Приложений 8 и 9 к Конвенции о согласовании на национальном уровне с целью их широкого практического применения. Совместное применение странами унифицированных требований к организации международных грузовых перевозок и единые подходы к проведению погранично-таможенных формальностей позволят получить ощутимый результат от применения данной Конвенции.

Призвать все заинтересованные стороны способствовать расширению взаимодействия между различными рабочими органами ЕЭК ООН, в том числе между Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) в сфере разработки механизмов реализации приложений 8 и 9 к Конвенции о согласовании.

Обеспечить максимально полное информирование всех заинтересованных сторон о Справочнике по оптимальной практике пересечения границ: перспективы облегчения перевозок и торговли ОБСЕ—ЕЭК ООН, являющемся справочным документом для руководящих органов в процессе разработки и осуществления мер по повышению эффективности торговли, перевозок, пограничной и таможенной политики, служащем полезным инструментом для содействия упрощению процедур пересечения границ в целом.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на Обращение участников VII Межведомственного совещания по вопросам облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в международном грузовом и пассажирском сообщениях к КВТ ЕЭК ООН и ОСЖД, а также рекомендовать всем заинтересованным сторонам способствовать активному выполнению Программы действий по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом, принятой на VII Межведомственном совещании ОСЖД по вопросам облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в международном грузовом и пассажирском сообщениях.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам налаживать эффективные партнерские связи между государственным и частным секторами, способствующие принятию мер по облегчению пересечения границ, в частности:

— отслеживанию ситуации в пунктах пересечения границ и обмену этой информацией со всеми заинтересованными сторонами;

— соблюдению инфраструктурных требований для обеспечения эффективного функционирования пунктов пересечения границ;

— использованию информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для ускорения процедур пересечения границ.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам принимать активное участие в работе КВТ ЕЭК ООН по развитию евро-азиатских железнодорожных перевозок и созданию единого железнодорожного права, направленной на дальнейшее укрепление сотрудничества в области евро-азиатского железнодорожного транспорта, которое будет

способствовать созданию единых правовых условий для международных железнодорожных перевозок, эквивалентных тем, которые существуют на других видах транспорта, таких как автомобильный, воздушный, внутренний водный и морской транспорт.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам провести анализ существующих международных соглашений по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих важное значение для создания единого железнодорожного права.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам изучить накопленный опыт по облегчению пересечения границ в международных правительственных и неправительственных международных организациях, наметить новые направления сотрудничества стран-членов ОСЖД и ЦИТ, железных дорог, таможенных и пограничных органов стран-членов ОСЖД и ЦИТ. А также более широко и направленно использовать имеющиеся соглашения, договоры, конвенции и рекомендации ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, ОТИФ, ЦИТ в области облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам принимать все меры по стимулированию как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем, созданию информационных сообществ портов, аэропортов, других крупных международных транспортных узлов по принципу "Единого окна" в соответствии с Рекомендациями ЕЭК ООН №№ 33, 34, 35.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам поддержать инициативу общественного совета при Государственной авиационной службе Украины по созданию при Государственной авиационной службе Украины рабочей группы по координации пилотного проекта по внедрению стандарта E-freight в Украине, состоящей из уполномоченных представителей авиакомпаний, аэропортов, агентских и экспедиторских организаций.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам изучить положительную практику применения в отрасли автомобильного транспорта мультинациональных информационных систем обмена данными между транспортными операторами и государственными органами, позволяющих формировать, передавать и обрабатывать информацию в электронном виде, таких как система TIR-EPD, учрежденная Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

Признать, что разработка систем информационного обмена данными для упрощения процедур международной торговли должна базироваться на принципе совместимости информационных систем разных государственных ведомств и бизнес-сообществ, а также на понимании, что механизмы представления информации в электронном виде должны обеспечивать транспортным операторам возможность однократного представления контролирующим органам информации о перемещаемых товарах, избегая ее повторного представления при въезде на территорию сопредельного государства.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что международные соглашения являются основным инструментом решения проблем облегчения пересечения границ.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что ЕЭК ООН может выполнять роль международного глобального центра по ИТС, предоставляя помощь директивным органам, распространяя передовой опыт, способствуя наращиванию потенциала и проводя исследования. Эта роль соответствует той работе, которую ЕЭК ООН успешно проводила в течение 60 лет, и ее политике, ориентированной на содействие развитию ИТС, поскольку она может: a) быть партнером при решении проблем внутреннего транспорта, b) служить форумом, объединяющим транспортных партнеров со всего мира, c) быть платформой для поиска инновационных решений и d) способствовать открытому и транспарентному диалогу между правительствами, экспертами и общественностью.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам наращивать свои усилия по тесному сотрудничеству с ЕЭК ООН, Европейским союзом, экспертами и другими заинтересованными участниками, занимающимися ИТС по всему миру, в области ИТС путем реализации дорожной карты ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС — 20 направлений глобальных действий на 2012—2020 гг.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что эффективная и технически согласованная европейская железнодорожная система является наиболее важной предпосылкой для модального сдвига (перехода) на железную дорогу, особенно принимая во внимание необходимость выполнения требований ЕЭК ООН, изложенных в "Белой книге", являющейся стратегией создания конкурентоспособной транспортной системы "Транспорт 2050" и устанавливающей, что до 2030 г. в Европе 30% перевозимых более чем на 300 км грузов необходимо транспортировать железнодорожным или водным транспортом, а до 2050 г. таких грузов должно стать более 50%.

Рекомендовать правительствам всех заинтересованных сторон провести анализ правоприменительной практики государств-членов ЕС в части, касающейся процедур оптимизации и упрощения цепей поставок, и при необходимости представить предложения о внесении соответствующих изменений во внутреннее законодательство заинтересованных сторон.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на учреждение 20.06.2012 г. в г. Москва Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО), одной из основных целей которого является интеграция и гармонизация отношений транспортного бизнес-сообщества стран-участниц по разработке единой нормативно-правовой базы, регулирующей транспортную деятельность и дорожное хозяйство, создание логистических цепей, транспортных коридоров, гармонизация транспортного законодательства, проведение единой тарифной политики, устранение административных барьеров при организации международных перевозок грузов.

2) В области интермодальных решений для транспортных коридоров

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам рассмотреть вопрос о присоединении к Соглашению о развитии перевозок грузов в направлении Балтийское море—Черное море от 12.05.2008 г. с целью развития и укрепления сотрудничества между сторонами в области развития и активизации международных грузоперевозок, в том числе интермодальных, в направлении Балтийское море—Черное море и обратно.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам поддержать инициативу Украины относительно возможности создания в рамках развития интермодальных перевозок в направлении Балтийское море—Черное море и обратно международного транспортного коридора Балтийское море—Черное море, в направлении которого возможно осуществление перевозок всеми видами транспорта, в том числе с использованием возможностей поезда "Викинг".

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что использование платформы поезда комбинированного транспорта "Викинг" повысит эффективность транспортных связей заинтересованных сторон для организации контейнерных и контрейлерных перевозок грузов в регионе Балтийского и Черного морей, в направлении Европа—Кавказ—Азия по коридору TRASECA, а также из Турции и стран Ближнего Востока в страны Европы и в обратно, что в свою очередь будет способствовать активному развитию интермодальных перевозок и внедрению инноваций для совершенствования продуктов транспорта и логистики, обеспечивая безопасную, экологическую и своевременную доставку.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам зоны ЦИМ активно присоединяться к проекту поезда комбинированного транспорта "Викинг".

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на новый портал ЕЭК ООН, предоставляющий онлайновую информацию о национальных мерах политики государств-членов ЕЭК ООН, направленных на стимулирование интермодального транспорта (http://apps.unece.org/NatPolWP24/).

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на то, что Украина, присоединившись в 2005 г. к Европейскому соглашению "О важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах", заключенному 1 февраля 1991 г. в г. Женева, подтвердила готовность и взяла на себя обязательства осуществлять в рамках национальных программ развитие сети комбинированных перевозок в соответствии с международными стандартами.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на совместную работу экспертов ОСЖД и ЦИТ, направленную на издание новой версии функциональных, правовых и технических спецификаций для электронной накладной ЦИМ/СМГС.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на работу группы экспертов ЦИТ "Мультимодальность", которая ставит перед собой цель предоставить правовые положения в рамках ЦИТ, которые будут соответствовать потребностям его членов для смешанных железнодорожно-паромных перевозок с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, в том числе в виде электронной записи, заверяемой ЭЦП, в качестве таможенного транзитного документа на Балтийском и Черном морях.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам поддержать предложение "Укрзалізниці" о целесообразности проведения с целью налаживания плодотворного сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами в области развития интермодальных перевозок в Черноморском регионе на уровне экспертов международного семинара, на котором есть необходимость обсудить проблемные вопросы, связанные с правовыми, функциональными и техническими аспектами организации железнодорожно-паромных перевозок.

3) В области профессиональной подготовки и образования в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок, а также сертификации международных экспедиторов

Рекомендовать Ассоциациям экспедиторов "УКРВНЕШТРАНС" и АМЭУ выступить с письменным обращением к FIATA, CLECAT, МСЖД, ОСЖД, ЦИТ, УЗ и другим заинтересованным организациям об инициировании создания совместной рабочей группы по разработке минимального стандарта в сфере профессиональной подготовки международных экспедиторов грузов на железнодорожном транспорте.

Рекомендовать Ассоциациям экспедиторов "УКРВНЕШТРАНС" и АМЭУ выступить инициатором подписания меморандума о взаимопонимании в сфере профессиональной подготовки и сертификации международных экспедиторов грузов, осуществляющих деятельность в морских портах, между Администрацией морских портов Украины, FIATA и другими заинтересованными организациями.

Обратить внимание всех заинтересованных сторон на необходимость продвижения стандартов FIATA в сфере профессиональной подготовки в области международного экспедирования грузов и управления цепями поставок в качестве необходимых базовых квалификационных требований для персонала национальных транспортно-экспедиторских и логистических организаций.

Рекомендовать всем заинтересованным сторонам принимать все возможные меры по вовлечению новых стран для участия в Соглашении между национальными ассоциациями экспедиторов (ассоциированными членами FIATA), использующими русский язык для интернационального общения, с целью развития сотрудничества в сфере профессиональной подготовки специалистов в области транспорта, экспедирования, логистики, таможенных и иных сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Рекомендовать Ассоциациям экспедиторов "УКРВНЕШТРАНС" и АМЭУ принять во внимание опыт Ассоциации российских экспедиторов по внедрению добровольной сертификации транспортно-экспедиторских организаций, что служит одним из факторов повышения конкурентоспособности указанных организаций на внутреннем и внешнем рынках, и инициировать создание совместной рабочей группы по разработке и внедрению соответствующего стандарта в Украине.

Проблемы и пути решения в агрологистическом комплексе Украины

По оценке специалистов, начало сезона сельскохозяйственных работ 2013 г. в Украине ознаменовалось рядом проблем: постоянные налоговые нововведения, минимальная государственная поддержка для сельскохозяйственных предприятий, неотрегулированные земельные отношения, которые уже в начале сезона привели к ряду противоречий, дорогие кредиты.
Отдельного внимания заслуживают вопросы, связанные с инфраструктурой и логистическим обеспечением предприятий агрорынка.

Из года в год руководители департаментов логистики агропредприятий сталкиваются с идентичными проблемами: дефицит транспорта в пиковые периоды сельхозкампаний, некачественное и несвоевременное предоставление услуг со стороны агроперевозчиков, несвоевременность доставки продукции, колебания транспортных тарифов, срывы подач автотранспорта в согласованные даты под загрузку, непрогнозируемые риски. В итоге, помимо экономического ущерба и недополучения прибыли агропроизводителями, возникает возможность дефицита сельскохозяйственной продукции на прилавках торговых точек, удорожание сельскохозяйственной продукции для населения, т.е. для нас с вами.

С другой стороны, для агроперевозчиков также существуют риски: отсутствие плановых заказов на перевозку продукции, неравномерность распределения транспортных заказов, а также риски неплатежей за оказанные транспортные услуги.

Что же делать? Возможно ли управлять хаотичным рынком автомобильных агроперевозок? Одним из вариантов решений было предложение создания структуры, нивелирующей риски для производителей аграрной продукции и гарантирующей решение проблем агроперевозчиков. Такой структурой выступила "Ассоциация аграрных перевозчиков Украины", которая взяла на себя функцию интегратора и инициатора объединения участников агрорынка для выработки эффективных решений с учетом интересов всех участников рынка.

Заняв активную организационную позицию и взяв курс на экономическую эффективность участников агрорынка, Ассоциация АПУ презентовала некоторые инициативы и рабочие программы в рамках Всеукраинской конференции "Партнерство ради эффективности" и на круглом столе "Агрологистика: задачи и эффективные решения для сельхозпроизводителей". Так, в частности, президент Ассоциации АПУ Кучерова Янина Владимировна презентовала инновационную технологию контроля доставки сельхозпродукции — "3D диспетчеризация". "На каждой точке выгрузки находится два ответственных человека: учетчик и диспетчер. Учетчик контролирует заправку и загрузку автомобилей, выписывает путевые листы и следит за накладными бумагами. Диспетчер координирует движение автомобилей и распределяет их между точками разгрузки. Исполнение всех функций контролирует начальник логистики. Благодаря такой системе контроля не возникает задержек с автотранспортом и проблем с грузом", — отметила Янина Кучерова.

Кроме эффективности доставки агропродукции, существуют также более глубокие проблемы инфраструктуры:

1. Маленькая мощность элеваторов — с одной стороны, задерживает обработку зерновых, с другой стороны — провоцирует очереди автотранспорта на элеваторах.

2. Технико-технологические задачи — на сегодняшний день остро ощущается дефицит в подвижном составе типа "сцепка" грузоподъемностью 17 т, что приводит к проблемам вывоза и порчи продукции. Кроме того, остро стоит вопрос технического состояния и обновления всего транспортного парка, обслуживающего внутренние грузовые автоперевозки. Основная проблема заключается в том, что существующие коммерческие тарифы не дают возможности насчитывать амортизационные отчисления на восстановление и обновление транспортного парка в целом.

Фактически, агроперевозчики работают на полностью истощенном ресурсе. И если на проблему не обратить внимание, то ее последствия будут достаточно ощутимы и скажутся на несвоевременном сборе урожая.

3. Состояние автодорог, подъездных путей и инфраструктуры трасс — достаточно емкая задача. Разбитые дороги создают угрозу не только непосредственному осуществлению перевозок, но и безопасности жизни людей.

Однако источник проблемы состояния автодорог намного глубже — на сегодняшний день заказчики агрохолдингов формируют транспортные тарифы на перевозку с учетом перегруза. Перегруз автомобиля во время загрузки дает отправителю одновременно несколько преимуществ — минимизация транспортных издержек, максимизация прибыли, снижение затрат на вспомогательные операции, экономия на хранении продукции.

Средняя цена транспортировки для перевозчика — 0,81 грн./ткм. Для третьей категории частных предпринимателей, которая составляет 80% общего транспортного ресурса, стоимость перевозки составляет 1620 грн. на 100 км. Из них прямые затраты на организацию рейса:

— 980,00 грн. — затраты на ДТ;

— 100,00 грн. — заработная плата водителю;

— 300,00 грн. — амортизация автомобиля;

— 81,00 грн. — единый налог (5%).

Итого: 1461,00 грн. — сумма затрат на кругорейс.

Прибыль составляет не более 139,00 грн. от одного кругорейса! Поэтому владелец транспортной компании также заинтересован в увеличении загрузки автомобиля с целью увеличения суммы общего фрахта.

В итоге мы получаем следующую проблему в нашей стране — ухудшение состояния автодорог из-за сверхнормативной загрузки транспортных средств. В этом году проблема перегрузов стоит настолько остро, что мы уже имеем несколько прецедентов с забастовками транспортников. Хотя забастовка — это не выход из сложившейся ситуации, а повод привлечь внимание к назревшей проблеме. Мы понимаем, что сейчас разгар сезона, наши транспортные ресурсы нужны сельхозпроизводителям, так как проблема наличия и технического состояния парка транспорта в Украине усугубляется из года в год. Поэтому еще большее сокращение количества поданных под загрузку автомобилей, вызванное забастовкой, повлечет несвоевременный вывоз, порчу и в итоге может привести к дефициту сельхозпродукции у конечных покупателей, т.е. у нас с вами.

Поэтому существующую проблему перегрузов нужно решать комплексно с учетом интересов всех участников агрорынка. Прежде всего, сами заказчики не должны экономить на перевозке продукции. А для этого нужно применять инновационные методы, которые позволят поднять урожайность зерна с гектара. Так, например, урожайность мягкой пшеницы в странах ЕС составляет 55 ц/га, а в некоторых наших хозяйствах — всего лишь 15 ц/га.

Так как Ассоциация АПУ выполняет функцию представления интересов и регулирования отношений между участниками агрорынка, мы в свою очередь в настоящее время работаем над формированием предложения для введения индикативных тарифов на перевозки. Это только один небольшой пример интеграции усилий по выработке единого решения. Поэтому первоочередная задача Ассоциации АПУ — объединение в единую платформу участников агрорынка — производителей сельскохозяйственной продукции, представителей крупнейших агрохолдингов Украины, транспортных агрологистических компаний, экспертов рынка.

В итоге, при сотрудничестве с Ассоциацией аграрных перевозчиков Украины участники получают синергетический эффект взаимодействия, а грузоотправители получают решение насущных производственных задач:

— гарантия надежности партнеров по перевозкам;

— гарантия наличия необходимого количества автотранспорта за счет своевременного совместного планирования и распределения транспортной работы;

— специальные экономические условия сотрудничества;

— специальные предложения для партнеров Ассоциации;

— внедрение наилучших апробированных решений международной и национальных практик организации процесса агроперевозок с максимальной экономической эффективностью для заказчиков перевозок.

В свою очередь, агроперевозчики получают следующие преимущества от вступления и партнерства с Ассоциацией:

— гарантия работы и постоянных заказов на перевозки;

— гарантия надежности платежей за перевозки;

— специальные условия на юридическое и консалтинговое обслуживание от партнеров Ассоциации;

— специальные условия на банковские услуги;

— скидки на запчасти и техническое обслуживание автомобилей;

— специальные условия на закупку топлива.

Для всех участников Ассоциация является реальной платформой для обмена контактами, опытом, выработкой общих эффективных решений по оптимизации логистических задач агрорынка.

РЕВУТСКАЯ Татьяна, пресс-секретарь ААПУ

Новый автомобильно-железнодорожный паром Vilnius Seaways начал работать на линии Ильичевск—Поти

В Ильичевске прошла презентация самого большого в мире автомобильно-железнодорожного парома Vilnius Seaways, который датская компания DFDS Seaways передала в оперирование "Укрферри" на условиях тайм-чартера. Подробные условия сделки ни глава "Укрферри" Александр Курлянд, ни вице-президент компании DFDS Seaways Андерс Рефсгаард не разглашали, ссылаясь на подписанное соглашение о соблюдении конфиденциальности, штраф за нарушение которого составляет EUR50 тыс.

С июля т.г. паром начал осуществлять еженедельные регулярные рейсы по маршруту Ильичевск—Поти, являющемуся морским участком коридора TRACECA. Vilnius Seaways заменил на этой линии паром Geroi Shipki, который в июне по возвращении из Поти встал на ремонт в Ильичевский судоремонтный завод. Vilnius Seaways является вторым таким судном, курсирующим на линии между Украиной и Грузией. Первый, однотипный паром "Грейфсвальд", сейчас обслуживает линию Ильичевск—Батуми.

Судно Vilnius Seaways было построено в Веймаре, ГДР, в 1987 г. Находится под классификационным надзором Ллойда, обладает сертификатом книги Гиннеса как самое большое судно в мире в классе автомобильно-железнодорожных пассажирских паромов. Его длина — 190 м, ширина — 28 м. Две грузовые палубы могут одновременно принимать на борт 50 универсальных железнодорожных вагонов и 50 большегрузных автомобилей TIR, то есть 5,5 тыс. т груза, а также могут взять на борт 132 пассажира. Для них на пароме предусмотрены комфортабельные условия в двухместных, 4-местных и люксовых каютах, а также 24 сидячих места. Судно устойчиво в штормовых условиях, способно развивать скорость до 17 узлов.

По словам руководства судоходной компании "Укрферри", приход нового парома символизирует объединение Черного и Балтийского морей в одну транспортно-логистическую цепочку, в которой Украина занимает место первостепенного транзитного звена. В то же время, как отмечают эксперты, на линии Ильичевск—Варна (Болгария) объемы перевозок практически сведены к нулю, и линия поддерживалась лишь благодаря наличию межправительственного соглашения, а с июня т.г. прекратились прямые рейсы Ильичевск—Варна—Ильичевск. Как отмечает источник "Болгарского Морского Флота", паром Vilnius Seaways может курсировать по линии Ильичевск—Поти—Ильичевск только согласно трехстороннему межправительственному соглашению Украина—Грузия—Болгария, и болгарская сторона дала согласие на его работу под операторством "Укрферри". Маршрут Ильичевск—Поти/Батуми действительно позволяет продлить коридор Балтийское море—Черное море на Кавказ и Среднюю Азию, соединившись с коридором TRACECA. Однако если посмотреть на статистику этих перевозок, то можно увидеть, что наблюдается падение перевозок в ж/д вагонах — в настоящее время железнодорожные паромы стали возить больше автомобилей TIR, что заставляет задуматься о корректировке организации перевозок и тарифной политики. Что касается объемов грузоперевозок в прямом железнодорожном сообщении Украина—Грузия, то с 2007 г. наблюдается стабильное снижение перевозок. К 2012 г. результаты падения достигли двух с половиной раз, а перевозка TIRов за это же время выросла в 2,5 раза. Причем о корректировке цен надо задуматься не только судоходным компаниям, но и портовикам и железнодорожникам (в частности, в настоящее время существенны терминальные услуги в портах, а со стороны железной дороги — плата за операции накопления и накатки/выкатки вагонов).

Как заявил журналистам глава "Укрферри" Александр Курлянд, его компания для продления коридора Балтийское море—Черное море на Кавказ уже сегодня готова предоставить скидки для грузов поезда "Викинг", также соединяющего берега двух морей.

По словам директора по развитию и маркетингу "Укрферри" Романа Моргенштерна, "сегодня в мире наблюдается тенденция увеличения перевозок большегрузным автотранспортом. Украинская судоходная компания уже выполняет грузопассажирские перевозки по маршруту Ильичевск—Батуми паромом "Грейсфальд". Еще один паром нам нужен, чтобы повысить частоты перевозок в грузинском направлении". Впрочем, сегодня ни для кого не является секретом, что лидирующие позиции по грузообороту в Черноморском регионе занимают порты Новороссийск (Россия), Констанца (Румыния), из украинских — Одесса, "Южный" и Ильичевск. "В мире нет новых грузопотоков. Поэтому, чтобы привлечь новые грузы, судоходная компания должна предложить грузовладельцам такие услуги, которых нет у ее конкурентов. Это сложно, и иногда нужно работать в убыток, но возможно. Еще одна причина, по которой мы решили расширить свое присутствие на кавказском направлении — растущий туристический рынок Грузии. Мы надеемся, что в данном направлении будут востребованы пассажирские перевозки. Vilnius Seaways уже совершил рейс. Наполняемость грузами была 100%, а пассажиров в один рейс было перевезено 68. Из них 31 — водители фур, остальные — туристы из Польши и Франции", — подчеркнул глава "Укрферри" Александр Курлянд. Но, несмотря на амбициозные планы, "Укрферри" не скрывает того, что в случае отсутствия грузо-пассажирского потока из Украины в Грузию, будет рассмотрена возможность перевозок Vilnius Seaways по маршруту Констанца—Поти.

КОЛЕСНИКОВА Илона

Совершенствование транспортной инфраструктуры выведет Израиль в число лидеров транзитных перевозок на Среднем востоке

Предпосылки

Гражданская война в Сирии превратила Израиль в важный транзитный пункт региональной торговли. Через север страны проходит торговый путь, связывающий Иорданию и Ирак с западными партнерами, прежде всего — с Турцией. Ключевым звеном на этом пути стал Хайфский порт.

Как пишет газета *Гаарец*, в последнее время на северных дорогах можно увидеть караваны рефрижераторов с украшенными лампочками тягачами и арабскими номерными знаками. В сопровождении дорожной полиции они едут от иорданской границы в Хайфу и назад.

Иордания имеет выход только к Красному морю. Значительная часть ее внешней торговли шла через сирийские порты или по суше — также через территорию Сирии. Дестабилизация ситуации в этой стране заставила иорданцев искать альтернативные варианты.

Сначала рассматривалась возможность доставлять грузы в Турцию через территорию Ирака. Однако нестабильная ситуация в Ираке и неудовлетворительное качество дорог вынудили иорданцев и турок отказаться от этого. Транзит через Египет и Саудовскую Аравию был экономически невыгоден. Таким образом, путь через Хайфу остался единственным приемлемым вариантом.

Решение египетского правительства повысить пошлину за пользование Суэцким каналом, на фоне общей нестабильной обстановки в Египте, вынуждает судоходные компании всерьез обдумывать альтернативные пути перевозки грузов. Так, по данным, опубликованным *Аль-Арабия* в марте 2013 г., власти Египта повысили пошлину с 2% до 3%, а вскоре должны увеличить ее до 5%. Пошлины за пользование Суэцким каналом принесли в египетскую казну в 2012 г. примерно $5 млрд.

Помимо повышения пошлины, другой причиной искать обходные пути стало пиратство в Красном море и Индийском океане. Из-за пиратских нападений судоходные компании начали нанимать вооруженных охранников на суда, что повлекло рост расходов. Повышение пошлины вкупе с этим делает использование Суэцкого канала менее выгодным, чем более длительную поставку вокруг мыса Доброй Надежды.

К тому же недавняя попытка жителей Порт-Саида блокировать Суэцкий канал добавила повод для беспокойства судоходным компаниям.

Другие эксперты полагают, что, пока цены на топливо не составят $390 за 1 т и ниже, путь вокруг африканского континента будет обходиться значительно дороже использования Суэцкого канала. В настоящее время топливо стоит примерно $450 за 1 т.

Разработка и внедрение новых маршрутов

Хайфский порт официально вошел в торговый маршрут Китай—США. Так, утром 9.11.2012 г. у нового пирса Хайфского порта впервые пришвартовался контейнеровоз MSC MAEVA, крупнейшее судно, вошедшее в израильский порт за всю историю Израиля.

MAEVA стало первым грузовым судном на новом грузовом маршруте компании MSC Китай—Израиль—США.

В Хайфском порту будут выгружаться контейнеры, предназначенные для стран Средиземноморского и Черноморского бассейнов, а также загружаться израильские контейнеры, предназначенные для доставки в США.

Маршрут Golden Gate Service должен сократить срок доставки грузов из Израиля в США с 19 дней до 11 дней.

Грузы, доставленные из Китая в Израиль, будут затем транспортироваться в места назначения.

Проект "Южные ворота"

Проект, именуемый "Южными воротами", включает в себя программу по созданию в городе Эйлат, расположенном на побережье Красного моря, нового порта для осуществления грузоперевозок.

В рамках программы, с восточного берега Эйлата до его северной части, вдоль иорданской границы будет прорыт канал на расстоянии 4—6,5 км от берега, шириной 150—250 м. По замыслу этой программы, в южную часть канала будет перенесен существующий ныне морской порт, сферы деятельности которого будут расширены.

Порт будет сообщаться с портами Средиземного моря, а также с сетью израильских железных дорог (посредством грузовой железной дороги).

Стратегическое местоположение Эйлата и освободившаяся после переноса порта территория будут использованы для экономического развития города.

Проект создаст более 5 тысяч рабочих мест для жителей Эйлата и окрестностей.

Проект, по мнению правительства государства Израиль, превратит город Эйлат в национальную и стратегическую ценность, приведет к экономическому процветанию юга страны и станет решением проблемы перегруженных и тесных портов в Хайфе и Ашдоде.

Нужно отметить, что одновременно с реконструкцией порта идет передача его эксплуатации в частные руки, в соответствии с государственной программой развития портов. Так, в Министерстве финансов прошла торжественная церемония передачи эксплуатационных прав на Эйлатский порт частной компании "Папо сапанут". Владельцы этой компании Рони Фридман и братья Рафи и Ави Накаш заплатили государству 105 миллионов шекелей за право на эксплуатацию порта в течение ближайших 15 лет. Предполагается, что их чистая прибыль за этот срок составит 120 млн шекелей. Если владельцы "Папо сапанут" захотят продлить лицензию еще на 10 лет, они должны будут заплатить еще 105 млн шекелей, и то при условии, что государственный регулятор не будет иметь претензий по всем утвержденным критериям.

По соглашению, Эйлатский порт будет принимать грузовые суда, что позволит развивать торговлю с Китаем, Индией и странами Юго-Восточной Азии.

Проект "Эйлатский экспресс"

Правительство государства Израиль утвердило предложение министра транспорта Исраэля Каца по продвижению создания "Эйлатского экспресса".

По словам Исраэля Каца, это проект стратегического значения на национальном уровне, который будет служить для грузовых перевозок из Эйлатского и Ашдодского портов и станет сухопутным мостом из Азии в Европу.

Рассматривается три альтернативы по созданию Эйлатского железнодорожного соединения:

— межправительственное соглашение между Израилем и другим государством;

— создание проекта при участии частного сектора;

— посредством госфинансирования.

Всеизраильская комиссия планирования и строительства утвердила в марте 2013 г. предложение министра транспорта Исраэля Каца о создании эйлатского экспресса на отрезке Беэр-Шева—Эйлат. Новый маршрут включает в себя создание тоннелей протяженностью 9 км. Утвержденная линия является частью крупного проекта, цель которого — связать район Гуш Дан с югом страны.

Комиссия, которая рассматривала несколько альтернатив по осуществлению проекта, утвердила программу, предложенную Автодорожной национальной компанией "Нетивей Исраэль" по созданию железнодорожной ветки протяженностью 260 км.

Таким образом, всеизраильская комиссия утвердила решение Комиссии планирования и строительства южного округа по вопросу трех участков железной дороги: Беэр-Шева—Димона, Хацева—Эйлат и спорный участок протяженностью 60 км от Димоны до Хацева. Обратим внимание, что комиссия отвергла альтернативный вариант, предложенный организациями по защите окружающей среды, из-за его дороговизны (проект "зеленых" предполагал создание дополнительных тоннелей протяженностью 26 км и фактически уменьшал вместимость пассажирских поездов примерно наполовину).

Министр транспорта Исраэль Кац, приветствуя это решение, отметил, что оно поддерживает позицию правительства, направленную на приближение периферии к центру и на укрепление связи между Эйлатом и центром страны в рамках программы "Нетивей Исраэль". Цель программы "Нетивей Исраэль" — соединить юг и север Израиля с центром с помощью прямых скоростных дорог. Создание нового железнодорожного сообщения значительно сократит время проезда из центра страны в Эйлат и изменит транспортную карту страны.

Согласно проекту, экспресс-поезд Тель-Авив—Беэр-Шева—Эйлат, будет курсировать по двойной железнодорожной колее, осуществляя пассажирские и грузовые перевозки. На протяжении маршрута будут созданы 5 железнодорожных пассажирских станций, 8 технических станций и 4 грузовых терминала. Решено, что пассажирские станции, которые будут созданы — это Беэр-Шева, Димона, Сапир, Кетура, Рамон и Эйлат.

Протяженность железнодорожного пассажирского маршрута составит 240 км, маршрут для грузоперевозок — 260 км.

Строительство Международного аэропорта "Рамон" в Тимне

9 мая 2013 г. стартовало строительство Международного аэропорта Илана и Асафа Рамона. Министр транспорта Исраэль Кац на церемонии по случаю начала работ заявил, что новый воздушный порт сможет принимать большие самолеты.

"Это первый гражданский аэропорт, который строится с момента создания государства Израиль. С завершением проекта территория ныне действующего Эйлатского аэропорта будет использоваться на благо городского развития, что значительно улучшит качество жизни местных жителей, а также создаст тысячи рабочих мест", — приводит слова министра пресс-служба транспортного ведомства.

Напомним, несколько месяцев назад Управление гражданской авиации опубликовало тендеры на осуществление подготовительных работ для создания аэропорта в Тимне. Генеральный директор Управления Яаков Ганот отметил, что "строительство аэропорта, соответствующего мировым стандартам в сфере безопасности, сыграет важную роль в развитии авиасообщения в Израиле".

Исраэль Кац решил назвать новый аэропорт в Тимне в честь первого израильского космонавта Илана Рамона, погибшего в катастрофе шаттла "Колумбия", и его сына офицера ВВС Асафа Рамона, погибшего в ходе тренировочного полета, чтобы выразить признательность семье Рамон за их вклад в обеспечение безопасности страны и увековечить их память. Аэропорт должен гарантировать высокий уровень сервиса: взлетно-посадочная полоса по проекту в длину будет превышать три километра. Пассажирский терминал рассчитан на два миллиона пассажиров в год. В рамках проекта будет расширено шоссе Арава на отрезке Тимна—Эйлат до четырех полос движения, по две полосы в каждом направлении. Время проезда от Тимны до Эйлата составит 10 мин.

Новый воздушный порт будет служить дополнительным международным аэропортом Израиля и обслуживать авиарейсы в Европу и обратно, а также внутренние рейсы.

Стоимость проекта оценивается в 1,7 млрд шекелей. Работы по строительству должны завершиться в течение четырех лет.

В будущем аэропорт планируется соединить с Эйлатом также и железной дорогой — через Тимну, согласно замыслу Минтранса, пройдет Эйлатский экспресс.

По материалам сайтов

tpp-inform.ru, 9tv.co.il, news.israelinfo.ru, *прессы Израиля*

ЯЦЕНКО Виктор, методист АО "ПЛАСКЕ"

IV СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ДорТехЭкспо – 2013

СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ, МОСТОВ, ПУТЕПРОВОДОВ, ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА, МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ, АВТОЗАПЧАСТИ

IEC
International Exhibition Centre

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

Киев, Броварской пр-т, 15

Ⓜ "Левобережная"

5 - 8 ноября 2013 г.

☎ +38 044 201-11-59
e-mail: dorexpo@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер:

Технический партнер: RentMedia

Организаторы

www.b-forum.ru

БИЗНЕС-ФОРУМ **ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ**

IV ежегодная конференция

Рынок железнодорожного подвижного состава

15 ноября 2013,
Россия, Москва,
гостиница «Ренессанс Москва Олимпик»

+38 056 794 33 94
+7 495 775 60 55

conf@b-forum.ru
www.b-forum.ru

Узнайте мнение ключевых экспертов о состоянии рынка грузового вагоностроения

Генеральный Медиапартнер

Транспорт России

Медиапартнеры

деловой журнал КОНТЕЙНЕРНЫЙ БИЗНЕС

Портал машиностроения www.mashportal.ru

Транспорт

Депо железнодорожный журнал

Специальные проекты

МеталлТрейд

Кто есть кто на рынке спецтехники

PromPortal.su

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

- Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA diploma)
  Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)
- Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
  Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)
- Customs Brokers and Applicants Training and Advanced Training
  Подготовка и повышение квалификации таможенных брокеров и декларантов
- IATA Cargo Introductory Course
  Грузовой вводный курс IATA
- IATA Dangerous Goods Regulations
  Правила IATA по перевозке опасных грузов
- Air Freight Initial Course
  Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам
- Passenger Air Transport Sales: Basic Course
  Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте
- AMADEUS Basic Course
  Базовый курс по работе в системе Амадеус
- Amadeus Hotels and Cars Course
  Отели и автомобили в системе Амадеус
- Amadeus Central Ticketing
  Центральный тикетинг в системе Амадеус
- Seminars and workshops
  Тренинги и семинары

PLASKE
ПЛАСКЕ
Knowledge

Customer Service Center
Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine
15, Bolshaya Arnautskaya str.
14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина
ул. Большая Арнаутская, 15
ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 787 96 10
+380 (48) 7 385 385
+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge

K-A4-151111-01

SCSU License: AB Series No 491268 as of 13.11.2009. Лицензия ГТСУ: Серия АВ № 491268 от 13.11.2009.